This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

4
295

STANFORD
LIBRARIES

Die

ge Judith-Brücke

zu Prag,

grosse Ingenieur-Werk in Böhmen.

Von

Franz Ržiha,
Oberingenieur.

„Mittheilungen des Vereines für Geschichte der Deutschen
Sechszehnter Jahrgang. Viertes Heft. 1877/8.

Prag 1878.
Bohemia, Actiengesellschaft. — Selbstverlag.

Die

ehemalige Judith-Brücke

zu Prag,

das erste grosse Ingenieur-Werk in Böhmen.

Von

Franz Ržiha,
Oberingenieur.

Separat-Abdruck aus den „Mittheilungen des Vereines für Geschichte der Deutschen in Böhmen". Sechszehnter Jahrgang, Viertes Heft, 1877/8.

Prag 1878.
Druck der Bohemia, Actiengesellschaft. — Selbstverlag.

I. Der kunstgeschichtliche Werth des Brückenbaues überhaupt.

Es ist eine auf dem Gebiete der Geschichte der Baukunst auffällige und betrübende Erscheinung, daß die Geschichte des Ingenieurbauwesens überhaupt, insbesondere aber jene seiner wichtigsten Disciplin, die des Brückenbaues, welche ja direkt in das Gebiet der Kunstgeschichte eingreift, arg vernachläßiget ist. In allen Werken über Kunstgeschichte und Archäologie wird über diesen wichtigen Gegenstand meist hinweggeeilt, und wenn nicht die Sammelwerke von Didron ainé, Viollet le Duc, Ersch und Gruber, Dr. Otte und die Mittheilungen der k. k. Central-Commission für Erhaltung der Baudenkmale, wie die Werke und Monographien von Niedermayer, Dr. Becker, Baumeister, Grueber, Gautier, Wiebeking, Heinzerling und Dr. Aschbach kritische, geschichtliche Studien über Brückenbauten, und selbst hier nur meist über einzelne Bauwerke oder nur in Form einfacher Chronologie aufweisen würden: so könnte man die Literatur über diesen an kulturellen Motiven so überaus reichen und für die streng wissenschaftliche, kunstgeschichtliche Behandlung doch so ungemein dankbaren Stoff als gänzlich verarmt erachten. Dieser wissenschaftlich schwer lastende Uibelstand wird nicht nur in Kreisen der Kunstforscher (wie es die treffliche Einleitung zu der Notiz über die angeblich zwischen 968 und 1016 erbaute, merkwürdige dreiseitige Brücke zu Croyland in den Mittheilungen der k. k. Central-Commission 1867 erweist) hervorgehoben, sondern vornehmlich von uns Ingenieuren tief empfunden, die wir Alles daransetzen müssen unseren Stand wieder sozial zu heben, also neben der Feststellung der Principien unserer Erziehung und neben der rastlosen Förderung des Corpsgeistes unter uns vornehmlich dahin trachten müssen, daß die Geschichte unserer Leistungen zum Allgemeingute sich gestalte, und daß durch den letzteren Werdeprozeß das hervorragendste Motiv einer Anerkennung der kulturell hohen Bedeutsamkeit unseres Standes voll erschürft werde.

Von diesem Standpunkte ausgehend meine ich, daß es zuvörderst nicht ohne ein allgemeines Interesse sein wird, auf den Beginn des Brückenbaues nicht nur in Böhmen, sondern seit der Römerherrschaft im ganzen Bereiche Mitteleuropas, also auf das Erwachen der Ingenieur-Baukunst diesseits der Alpen einer Baukunst, deren Kern und Ausgangsstelle ja immer der Bau der gewölbten Brücken ist, in thunlichster Kürze hinzuweisen.

Für den Forscher auf dem kunstgeschichtlichen Gebiete des Brückenbaues entsteht in erster Reihe die Wahrnehmung, daß alle Zeitepochen in der Culturschichte der Menschheit sich in der Erdehnung des Auftretens und in der Eigenartigkeit der Behandlung des Brückenbaues in diesen Zeiträumen wiederspiegeln. Wir finden bis zur Zeit Alexander d. G. die Cultur lokalisirt, an die Meeresküsten geknüpft und in dem Schiffe fast allein den materiellen Träger der Cultur. Aber die Periode von Alexander bis zum Beginne der Völkerwanderung

schließt schon jene kulturelle Entwickelung der Menschheit ein, die, das Festland beherrschend, die Straßen, also vornehmlich auch die festen Brücken nöthig hatte; und in der That die steinernen Brückenwerke der Römer, die in der Senatorenbrücke (139 v. Chr.), der Ponte della none (122 v. Chr.), der Aemiliusbrücke (100 v. Chr.), der Fabriciusbrücke (61 v. Chr.), der Riminibrücke (30 v. Chr.), in den Trajanswerken, der Pilantiobrücke (147 u. Chr.) und der Cestiusbrücke (364 n. Chr.), wie auch in den Bogengängen der Wasserleitungen gekennzeichnet sind, zeigen ein Aufblühen unserer Baudisciplinen, wie sie vorher kein Culturvolk gekannt, keines beachtet hat. Aber während der Geistesnacht der Menschheit, welche die Geißel Gottes „Etzel" dahertrug, verdarb wieder nahezu alle Cultur, verdarben auch fast alle Werke der Communikation, und wie jene Nacht fast allein durch den Stern erleuchtet ist, den wir im Nibelungenliede als Dietrich von Bern feiern, so ist auch die Nacht des Verfalles des Brückenbaues nahezu allein erhellt durch die bedeutsame Erscheinung des Aquaduktes von Spoleto (c. 500), des Werkes Theodorichs des Gothen. Dann kamen die Pilgerfahrten nach Palästina und nach Sankt Jago di Compostella, und als 1096 das Kreuz genommen und ins heilige Land gezogen ward, als Peter von Amiens, Gottfried von Bouillon und Bernhard von Clairvaux die kulturell stillgestandene Menschheit wieder in Bewegung brachten, da brauchte diese auch wieder Brücken, und das Wiedererwachen unserer Disciplin ging sofort vor sich. Es stand dieselbe sogar schon auf festen, durch den Neugang der Cultur wieder *eigenartig* gestalteten Fundamenten, als 1492 mit der Entdeckung von Amerika die gesammte Menschheit in eine neue Krise gelangte, die, bis zum westfälischen Frieden (1648) andauernd, allerdings eine nur schwache Weiter-Entwickelung der Geistesblüthen und auch ein nur äußerst langsames Daherschreiten der Cultur, also auch eine nur spärliche Verbesserung der Communikationen, demnach auch des Brückenbaues gestattete. In dieser ganzen Periode die 1505 mit dem Ponte corvo beginnt und mit dem Pont au Change zu Paris 1639 schließt, sind es auch thätsächlich nur 18 größere, gewölbte Flußüberbrückungen, welche die Civilisation errichtete und diese nur in ihren Centren, nur in ihren Städten, vornehmlich zu Paris, zu Venedig (Rialto 1587), zu Pisa (Aquaduct 1606) und zu Nürnberg (Fleischerbrücke 1598), weil der offene Weg über Land, die Heerstraße, noch nicht entstanden, noch nicht freigegeben war. Aber der Geist der Reformation, der in seinen ersten Anklängen in den Minnesängern hervortrat und nach dem blutigen, inneren Ausbaue des Menschenthums schließlich in den französischen Encyklopädisten, in den deutschen Philosophen und in den Dichtern unseres Volkes zur Seßhaftigkeit gelangte: dieser Geist brauchte auch wieder seinen vervollkommenten, materiellen Weg. Und hier ist es Frankreich, das seit der Sorbonne (1253) die hervorragendste Pflegestätte des Menschengeistes geworden war, das an der Spitze der Künste und der Wissenschaften einherschritt, das in der Normandie die Vorläufer unserer deutschen Baukunst geschaffen hatte, eine Kunst, welche wir heute in ihren vier Haupt-Werken zu Köln (1248), Regensburg (1275), Straßburg (1277) und Wien (1340) bewundern, Werke, vor denen kein deutscher Mann ohne Ehrfurcht vorüberschreiten kann; hier also ist es wieder Frankreich, das auch den Ton angiebt in der Kunst des *Brückenbaues*. Ja Frankreich machte *diese* Kunst zugleich zur Wissenschaft; es hob sie seit der berühmten Preisschrift von Henry Gautier „Dissertation sur l'epaisseur des culées des ponts, sur la largeur des piles etc." vom Jahre 1717 aus der Empirie und dem Gefühle und dem Wollen für das Schöne auch herauf zur mathematischen These, zum vollendeten, formbeherrschenden Können, und es gestaltete den Brückenbau als solchen

darnach zur Kunst und Wissenschaft, also zum höchsten Grade menschlichen Schaffens. Mit des großen Colbert Stiftung der Akademien, namentlich jener der Baukunst (1671), war der erste Stein zu dem Geistesbaue gelegt worden, den Mansard durch die Royal- und Moulinsbrücke (1685 und 1705) weiter gründete, den Gautier mit seinem klassischen Werke „Traité des ponts“ 1728 und 1747 Trudaine mit seiner Zeichenschule förderte, der 1755 in der „Ecole des ponts et chaussés“ erstand, und den die vier Großmeister Perronet (1749—1794), Lambardie (1794—1797), Chézi (1797—1798) und Prony (1798—1839) durch ihre Gesellen und Jünger auf jene Höhe brachten, daß Stephenson, der ja doch die Menschheit eigentlich erst gehen gelernt hat, seinen Kulturpflug über kühn gespannte und von allen Gebildeten anzustaunende Brückenwerke bereits ungefährdet lenken konnte.

Wir sehen also schon hierdurch, wie der Brückenbau jede Culturepoche der Menschheit sehr deutlich illustrirt, und wie wir alle Ursache haben gerade jene Wiederanfänge eines Wissens und Könnens seit dem Falle Roms zu beachten und tief zu würdigen, die uns auf die heutige, wiederum die Cultur der Gegenwart charakterisirende Höhe ungestörter Wegsamkeit geführt haben. Diese Wiederanfänge liegen für die ganze Welt in Deutschland und in Böhmen und traten in letzterem Lande zu Ende des XII. Jahrhundertes, und wie es naturgemäß, in der Hauptstadt des Landes, in Prag zuerst auf.

II. Historisches Materiale über die Juditbrücke.

Vor der Zeit der gegenwärtigen, nach Tomek (II. pag. 41) am 9. Juli 1357 in ihrem Baue begonnenen Karlsbrücke bestand, so ziemlich an derselben Stelle, eine gewölbte Brücke über die Moldau, deren Erbauung der Königin Judith, der zweiten Gemalin König Vladislav I. (1140 † 1174) zugeschrieben wird. Uiber diese Juditbrücke sind durch Schaller, Welleba und Zob populäre, jedoch theilweise unrichtige Nachrichten verbreitet worden; erstere verlegen die Bauzeit für 1171 bis 1174, und sagen, daß Judith zur Erbauung einen „geschickten Meister aus Italien“ berief, und daß die Brücke 24 Bögen hatte; letzterer läßt die Gründung der Brücke 1164 „durch weltliche Steinmetze“ beginnen, sagt, daß dieses „eines Kaisers würdige Werk“ 1167 schon so weit fertig war, daß man darüber gehen konnte, und daß es 1174 vollendet wurde. An anderen Orten wird die Brücke in ihrem oberen Theile aus Holz und nur in ihrem unteren Theile aus Stein geschildert, so daß der Ingenieur von Fach sofort auf eine, auf Steinpfeilern ruhende hölzerne Brückenbahn schließt. Spezielle und auf Quellen basirte Nachrichten bringt erst der verdienstvolle Forscher Tomek in seinen Werken „Déjepis Prahy“ pag. 129, 168, 180, 247, 437, 440, 474, 475, 478, 555 und „Geschichte der Stadt Prag“ pag. 27, 28, 504, und wird in dem ersteren Werke das Jahr 1167 als Gründungsjahr, in dem letzteren die Erbauung zwischen 1153 und 1167 bestimmt. Verfolgen wir nun quellenmäßig die Sache näher, und soweit dieß aus den „Chronisten“ möglich ist, so ist es vor Allem nöthig die Bauzeit und jene Thatsache zu bestimmen, ob die Brücke ganz oder nur in ihren Pfeilern aus Stein erbaut wurde; denn diese beiden Momente, namentlich die Dauer der Bauzeit einer großen Brücke im XII. Jahrhunderte sind von großem kunstgeschichtlichen Werthe, aus denen sich wichtige Folgerungen machen lassen. Hören wir nun (gleich in Uibersetzung) die Chronisten.

1. Vincenz von Prag (in Dobner I. pag. 30). Dieser zeitgenossensche Chronist der Judith schreibt:

„ . . . *Sehet Judith, ruhmreichste und erlauchtigste Königin Böhmens, „von welcher Klugheit, welchem Adel und Fleiss Ihr seyd, davon zeugen „neuere Werke, die verschiedenen Schmückungen der Klöster, Tröstungen der „Priester und Armen, und damit wir Anderes, was unzählig, auslassen, die „Gründung des Klosters in Teplitz zu Ehren des hl. Johannes des Täufers, „und was dieses Alles überragt, das kaiserliche Werk der „Prager Brücke. Was nämlich keiner der Fürsten, keiner „der Herzoge (Böhmens), keiner der Könige bis auf Euere Zeit „anzufangen noch auszudenken vermocht, wird durch Euch, „unsere ruhmreiche Herrin, innerhalb des Zeitraumes von „drei Jahren vollendet.*“

2. Herzöge und Könige von Böhmen (Dobner III. pag. 34 ff.).

„ . . . *und seine (Vladislav's) erste Frau: Gertrud gründete das Kloster „in Doxan, seine Gemalin Judith gründete das Kloster Teplitz und die „Prager Brücke.*“

3. Pulkava (Dobner III. pag. 191), Chronist aus dem XIV. Jahrhunderte:

„*Im Jahre des Herrn 1167. Diese Judith, deren Andenken bei dem „Herrn gesegnet sei, baute durch Eingebung göttlicher Gnade eine steinerne „Brücke zwischen den Prager Städten von schönster Arbeit* ***auf „eigene Kosten,*** *und was jedoch wunderbarer zu sagen ist, „innerhalb dreier Jahre mit dem Beistande des Erlösers.*“

4. Chronik eines Anonymen (Dobner III. pag. 48), reichend bis 1438:

„ . . . *im Jahre des Herrn 1176 die erste Prager Brücke wird erbaut.*“

Dobner bemerkt hierzu:

„*Ein Fehler in der Zahl, welche offenbar hier zu spät angesetzt ist; „es ist nicht glaublich, dass diese Brücke nach Vladislav's Tode von Judith „der Wittwe erst erbaut worden wäre.*“

5. Balbin; Miscell. hist. III. Dec. I. Liber VII.

„*Eine Prager Brücke, hölzern zum Theil, zum Theil steinern, gründete „Judith im J. 1171.*“

6. Balbin; Miscell. hist. III. Dec. I. Liber VI., pag. 43.

„*In gewissen von alter Hand geschriebenen Colicibus habe ich gelesen: „Judith habe, um den Böhmen zu gefallen, welche auf ihre Bitten „diese Wahl* (eines ihr verwandten Bischofes) *vorgenommen, die vor- „treffliche Brücke zu Prag aus Stein über den Moldaufluss (welche zur Zeit „Carl des IV. eine Uiberschwemmung wegriss) erbaut.*“

7. Hajek von Libotschan schreibt bei dem Jahre 1171, daß die Prager Brücke von Judith dessentwegen gebaut worden sei, weil sie wegen der von ihr eigenmächtig veranlaßten Bischofswahlen, besonders bei der im Jahre vorher (1170) stattgefundenen Wahl des Bischofs Friedrich, „ihres Gefreundten,“ an Ansehen verloren und solches wieder habe gewinnen wollen. —

Nicht minder wichtig ist es die Chronisten darüber zu hören, daß schon vor der steinernen, von Judith erbauten Brücke eine andere, ältere Brücke vorhanden war.

8. Cosmas (dieser älteste der böhmischen Historiker war nach Tomek (I. p. 27) im Jahre 1118 schon 73 Jahre alt) in den Script. rer. Bohem. I. pag. 259.

„Im Jahre der Menschwerdung des Herrn 1118 war im September eine „solche Uiberschwemmung, wie nach der Sintfluth meines Erachtens keine „im Erdkreise gewesen. Denn unser Fluss Moldau hier plötzlich mit Uiber- „stürzen sein Bett durchbrechend, ach wie viele Dörfer, wie viele Häuser im „Bürgervororte, Hütten und Kirchen riss er mit seinem Anprall nieder. Denn „zu anderen Zeiten, wenn diess schon selten, ist es vorgekommen, dass die „Wellen anspielend kaum das Getäfel der Brücke berührten (ut „unda alluens vix tabulata pontis tangeret); *dies Hochwasser aber wuchs „höher als 10 Ellen über die Brücke empor.“*

9. Pulkava (in Dobner III. pag. 154) ſchreibt:

„ . . . Im J. d. H. 1118 fand eine Uiberschwemmung statt und die „Moldau zwischen der Burg und der Stadt wuchs so empor, dass sie auch „die oberen Balken der Brücke (superiores trabes pontis attingeret) *„berührte.“*

10. Johannes Marignol (Italiener, Zeitgenoſſe Karl IV.) ſchreibt (nach Dobner II. pag. 198).

„Im Jahre des Herrn 1119 im Monat September fand eine solche „Uiberschwemmung statt, wie seit der Sintfluth Niemand eine in den Gegenden „Böhmens gesehen, denn das Wasser wuchs 10 Ellen über das Getäfel „(supra tabulatum pontis Prague) *der Brücke zu Prag empor, während es „sonst kaum zu einer Zeit das Getäfel erklommen, richtete viel Schaden „an, vernichtete viele Kirchen und Bauten und in der Lombardei soll eine „noch um Vieles grössere Uiberschwemmung gewesen sein.“* —

Des Weiteren iſt nun noch das zunächſt folgende hiſtoriſche Material vorhanden, welches von der Haltbarkeit, Dauer und dem ſchließlichen Untergange der Judithbrücke direkt und indirekt Zeugniß giebt.

11. Schaller und nach ihm Welleba ſchreiben (ohne Quellenangabe), daß dieſe hölzerne Brücke bis gegen 1159 beſtanden habe. Wie ſich nun die ſteinerne Judithbrücke überhaupt gegen den Zahn der Zeit verhalten habe, darüber berichten die Chroniſten, denen ja die Uiberſchwemmungen immer ſehr wichtige Objekte der Verzeichnung waren, indirekt ſehr ausführlich. Es würde zu weit ablenken dieſe Citate hier beizubringen; wir erwähnen nur, daß von großen Uiberſchwemmungen außer den Jahren 1118, 1121, 1126, 1141 auch von ſolchen berichtet wird, welche die Judithbrücke betrafen, nämlich: 1180, 1257, 1259, 1264, *1272, 1273,* 1311, 1315, 1316, 1321, 1322, *1342* und *1344.* Von dieſen Uiberſchwemmungen ſind es die von 1272, 1273, 1342 und 1344, welche uns zunächſt intereſſiren. Die Belegſtellen ſind (in Uiberſetzung) die folgenden:

12. Die Fortsetzer des Cosmas (in Dobner I. 418):

„Im Jahre des Herrn 1272 .... wurde die Prager Brücke in der Mitte „des Moldauflusses zusammengerissen; 12. März.“

13. dto. dto. (in Dobner I. 418):

„Im Jahre des Herrn 1273 am 18. August ereignete sich eine grosse „Uiberschwemmung auf dem Moldauflusse, so dass eine hölzerne Kapelle, „welche vor der Brücke in Pesek (eingebeſſert *„na Pisku“*, auf dem Sande) *„gelegen war, gänzlich mit dem Fundamente weggeschwemmt ward, und eine „andere steinerne Kirche, welche unter (halb) der Brücke auf einer „Insel sich befand, in ihrem mittleren Theil beschädiget wurde und alle „Mühlen, welche um die Stadt Prag gelegen waren, von dem Wasser „zusammengebrochen und weggeschwemmt wurden.“*

14. Neplach von Opatovic (XIV. Jahrhundert) in Dobner (IV. pag. 115):

„*Im Jahre 1272 .... war eine grosse Überschwemmung.* ***Es ward die*** „*Brücke in der Mitte des Moldauflusses zerbrochen am 12. März.*“

15. dto. dto. (in Dobner IV. pag. 115):

„*Im Jahre 1273 .... 18. August fand eine grosse Überschwemmung* „*im Moldauflusse statt, alle Mühlen um Prag wurden zusammengebrochen,* „*weggeschwemmt; ein Teil der steinernen Kirche* ***unter*** *(halb)* ***der*** „*Brücke auf der Insel wurde beschädigt.*“

16. Johannes Marignol in Dobner II. pag. 225:

„*Im Jahre des Herrn 1272. 27. August ist Rudolph zum Kaiser gewählt* „*worden, und im darauf folgenden Jahre war in Prag eine solche Über-* „*schwemmung, dass sie [illegible] Brücke [illegible] mit sich fortriss, mit* „*Ausnahme der Stadt als den [illegible] Schaden alle Gebäude [illegible] mit* „*die Kirchen und Mühlen zusammenriss, [illegible] [illegible] .... die Sache [illegible] mitte es ab und* „*das Wasser reichte bis zur Kirche [illegible] [illegible] in das Judenviertel* „*[illegible] bis zur Kirche des [illegible] Prag.*“

17. Domherr Franciscus von Prag (Secretär Carl d. IV.) in Pelzel-Dobrowsky, script. rer. Boh. II. pag. [illegible]

„*[illegible] Jahre des Herrn 1342 [illegible] der [illegible] Januar.* „*Marci, wurde [illegible] [illegible] auf [illegible]* „*von Kyst [illegible] [illegible] [illegible] ist eine* „*[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] des Schnees und* „*[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] Eis und Zu-* „*[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] in [illegible]* „*[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [

18. Böhmische Chronik eines Anonymen in Pelzel-Dobrowsky II. pag. 449:

„1342. In demselben Jahre stürzte die Prager Brücke zusammen.“

19. Die Fortsetzer des Pulkava (Dobner IV. pag. 132):

„1344. Im selben Jahr ist auch die Prager Brücke am St. Blasiustag „abgerissen worden.“

20. Anhang zur Chronik des Bartoš (Dobner I. pag. 211):

„1344. In diesem Jahr ward die Prager Brücke am Tage St. Blasii „weggerissen.“ —

Endlich haben wir, obschon unserer Zwecken ferner liegend, so doch der Vollständigkeit halber, so weit es uns zugänglich war, noch jenes historische Nebenmaterial beziehentlich der Judithbrücke zu verzeichnen, welches nur Streiflichter auf dieses mittelalterliche, dahingeschwundene Bauwerk wirft.

21. Tomek „Dějepis Prahy“.

Pag. 437. König Wenzel (1230—1253) schenkt dem Kreuzherrenhospitale die von Alters her bestehenden Einkünfte der Prager Brücke mit der Verpflichtung, daß sie als die nächsten Nachbarn dieselben zu Brückenzwecken verwenden.

Pag. 168. Circa 1235 wird der Kleinseitner Brückenthurm gebaut.

Pag. 180. Das Spital der Kreuzherren wird 1252 gegründet und werden die Kleinseitner Brückenthürme noch mehr befestiget.

Pag. 474, 475 und 478. In den diversen Kämpfen von 1309 und 1310 (Johann von Wartenberg, Heinrich von Kärnthen, König Johann) bewähren sich die Befestigungen der Kleinseitner Brückenthürme.

22. Tomek, Geschichte der Stadt Prag; pag. 504:

Aus einem Geleitsbriefe König Ottokars vom Jahre 1272 ist ersichtlich, daß durch die Sammlungen geistlicher Brüder öfters die Kosten der Erhaltung der Prager Brücke gedeckt werden sollten.

23. „Herzöge und Könige von Böhmen“ (Dobner III. pag. 34 f.):

„Dieser König Vladislav gründete und dotirte im Vereine mit ehr-„würdigen Männern: dem Herrn Gervasius, Probst der Wissehrader Kirche, „damals Kanzler des Königr. Böhmen; dem Herrn Martin, Probst der Pra-„ger Kirche im Jahre des Herrn 1156, das Kloster zu Ehren d. seligsten „Jungfrau Maria auf der kleinen Stadt Prags neben der Brücke, „in das er die Kreuzherrn mit dem weissen Kreuze des Ordens des hei-„ligen Johannes zu Jerusalem versetzte“ (wol in Erinnerung an seinen 1147 mit Kaiser Konrad unternommenen Zug in's heilige Land).

III. Die Reste der Judithbrücke.

Bevor das heutige Karlsmonument neben dem Altstädter Brückenthurme und der Platz dafür 1848 durch Uiberwölbung des Mühlwassers errichtet wurde, war von Westen her jener Brückenbogen noch zu sehen, durch den das Mühlwasser jetzt noch abfließt und auf dem ein Theil des Klosters der Kreuzherren mit dem rothen Stern steht. Dieses, jetzt nur noch bei einer Kahnfahrt unter dem Kloster sichtbare und von mir kürzlich untersuchte Steingewölbe wird für einen alten Bogen der Judithbrücke mit Recht erachtet und Welleba bringt auch eine spezielle Abbildung dieses Bogens in seinem Buche über die Karlsbrücke (Prag 1827) bei. Ein unzweifelhafter Beleg von dem ungemein hohen Alter dieses

Brückenbett wird durch ein in Stein gehauenes Mannsgesicht, welches Wasser ausspeit, charakterisirt. Dieses in Stein gehauene Gesicht hält jene [illegible] Messers der und befand sich in der Zeit der Brückenherstellung zum Merkwürdigkeiten in jenem alten Brückenbogen auf der Seite der Altstadt eingefügt. Bei dem Baue dieses Mauerbogens wurde jenes Sandsteinstück, welches im Volksmunde bekanntlich der Brodek Großvater heißt, herausgenommen und in die dem Flusse zugekehrte Stirnmauer des Brückenpfeilers eingefügt, so daß es gegenwärtig von der Karlsbrücke aus gesehen werden kann, bei welchem auch weiter unten noch zu erwähnen.

Unter allen Brückenlagen ist erfahrungsmäßig diejenige, welche die ehemalige Lage der Judithbrücke auf der Altstädter Seite mit der Kleinseite in der gegenwärtige Brückenlage zwischen dem Zeltnerthurm, der älteren dem Baue Prags, der Stichpunkt der Judithbrücke gewesen. Aus der Stellung dieses Thurmes, welcher zur gegenwärtigen Brückenaxe [illegible] ganz nicht paßt, sondern direkt auf das Kreuzherrnkloster hinweist, und aus der Stellung jenes Altstädter Brückenpfeilers würde man noch heute die Lage der Judithbrücke näher localisiren und feststellen können, ob dieselbe, wie wahrscheinlich, jener zur Kleinseitenbrücke [illegible], statt völlig gerade gewesen ist.

Die Judithbrücke lag also ganz nahe bei der jetzigen Brücke und man müsse Spuren eines steinernen Fundamente ihrer Pfeiler verhältnißmäßig noch leicht auffinden können, welcher Fund bezüglich der Detailkenntniß der Fundirungsmethode im XII. Jahrhunderte, dann bezüglich der Feststellung der alten Brückenachse und bezüglich der Kenntniß einer etwa durchwegs angewendeten Verbauung, auf der vielleicht die Pfeiler standen, wol des Hebens werth wäre, zumal dieß ohne große Kosten geschehen könnte. Auch würde diese Untersuchung einen praktischen Werth für die Gegenwart haben, weil man dabei das Maß der Versandung feststellen könnte, welches seit dem XII. Jahrhunderte in der [illegible] Nähe der jetzigen Brücke und unter derselben füglich eingetreten sein muß, eine Versandung, welche bekanntlich die Schiffahrt gegenwärtig arg hemmt. Die Wasseranlagen und der durch die Brücken [illegible] Judith und Karlsbrücke hervorgerufene Stau haben diese Stelle der Sohle des Moldaubettes unbedingt gehoben, so daß die Durchflußräume ohne allen Zweifel einst größer waren, als sie es gegenwärtig sind, daß also ebenfalls eine Baggerung den Durchflußraum entschieden vermehren könnte.

Bei einer in neuerer Zeit vorgenommenen Reparatur an der Karlsbrücke soll in der Nähe eines Pfeilers 7 Fuß tief unter der jetzigen (versandeten) Sohle des Flusses solches Bruchsteinmauerwerk angetroffen worden sein, und es dürfte mit der größten Wahrscheinlichkeit als ein alter Pfeilerrest der Judithbrücke zu erklären

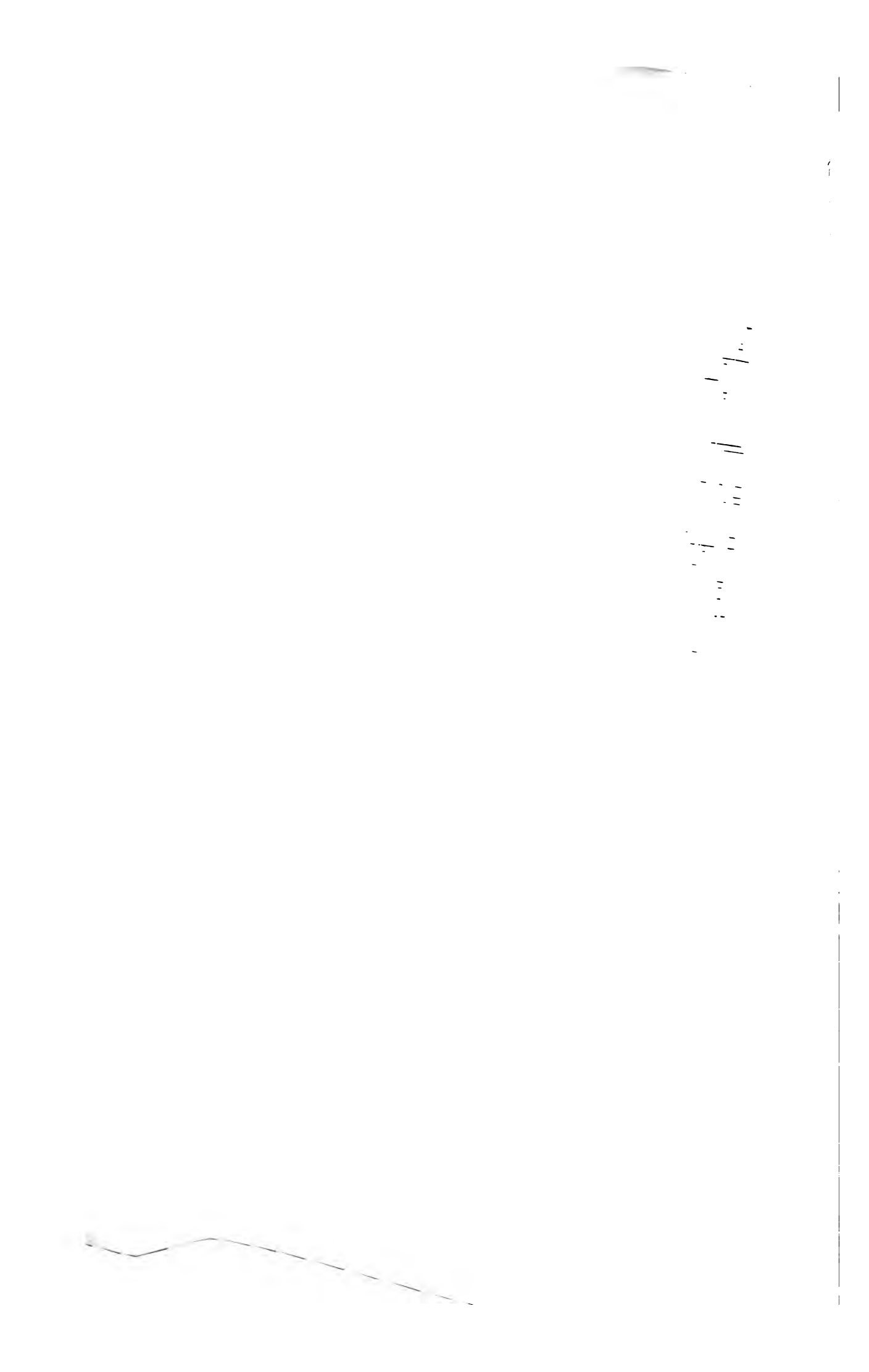
V. Die generelle geographische Verbreitung der Baukunst in Mitteleuropa im Allgemeinen und in Böhmen im Besonderen, zur Zeit der Judithbrücke.

Bevor wir daran gehen das in den beiden vorstehenden Abschnitten deponirte [illegible] und erhobene Material über die Judithbrücke zum Zwecke einer [illegible] Kennzeichnung des Standes der Industrie [illegible] zur Zeit des letzten Viertels des XII. [illegible] zu verwerthen ist es nöthig sich des Rahmens zu erinnern,

den die Kunstgeschichte bezüglich der Ausbreitung der Baukunst im Allgemeinen für diese Zeit des Mittelalters, und für Deutschland festgestellt hat, weil auch unser Bild in diesen Rahmen einstellbar sein muß.

Bekanntlich ist es nur die kirchliche Baukunst gewesen, welche bis zum Anfange des XII. Jahrhundertes wesentlich gepflegt wurde; denn die sogenannten Profanbauten waren bis dahin nur ganz vereinzelt in ihrer Eigenschaft als Kunstwerke, weil sie in ihrer großen Allgemeinheit noch an das Holzmaterial geknüpft waren, und sich in der rohen Form des successiven Bedürfnisses bewegten; wurden doch die ersten steinernen Häuser in Magdeburg erst zwischen 1152 und 1192 errichtet, bauten doch erst im XIII. Jahrhunderte die vornehmen Bürger zu Cöln ihre Häuser aus Stein und wurde doch Regensburg wegen seiner vielen steinernen Häuser und Brunnen zur Zeit der Agilulfinger als eine der seltensten Städte gerühmt. Aber auch der Kirchenbau war bis zum Ende des IX. Jahrhundertes zumeist noch auf Holz angewiesen, und wurde der Steinbau erst im X. Jahrhunderte nordwärts der Alpen allgemeiner, jedoch immer nur noch so, daß es zu dieser Zeit noch Gegenden gab, wo Steinbauten zur Seltenheit gehörten. Erst zu Anfang des XI. Jahrhundertes, hervorgerufen durch den Eintritt der Dämmerung des Volksbewußtseins, dann hervorgerufen durch die Macht der Fürsten und Prälaten, durch die Bewegung, welche die Kreuzzüge ausübten und durch die Durchdringung des christlichen Gedankens wurde der Kirchenbau in Stein, vermöge des Bedürfnisses nach Stabilität und Monumentalität im Vorbilde der italischen Werke, also auch die Baukunst als solche, allgemeiner. Die Steinbauten, welche die Römer namentlich in Germanien hinterlassen hatten, die Berührungen mit Byzanz, Rom und Ravenna wurden zu den Elementen für die Einführung der christlichen Baukunst in Deutschland, deren erste Fußstapfen wir in Trier und Cöln erkennen. Als Etappenstraße diente zunächst der Rhein mit seinem Kernpunkte in Aachen zur Zeit Carl d. G. und seinem anderen Hebelsende in Rom, und ist es hier zu Zwecken der weiter unten zu ziehenden Schlüsse nicht ohne Interesse einige der frühesten Werke der Steinbauten zu nennen. Zu diesen ältesten Steinbauten für kirchliche Anlagen aus der Zeit des altgermanischen und romanischen Styles werden neuestens gezählt:

Die Reste zu Trier (IV. Jahrhundert), Benediktbeuern (733), alte Dom zu Regensburg (742?), Tegernsee (752), Salzburg (767), Freising (769), Neustadt a. Main (786), Aachen (796) nach dem Muster St. Vitalis zu Ravenna, zu Centuale b. Rouen (800), zu Werden (802), Halberstadt (802), Fulda (803) und St. Gallen (Bauplan 820), ferner zu Essen (840), Corvey (873), alte Dom zu Cöln (873), Lorsch (vor 876), Konstanz (935), Diedenhofen (vor 939), Pantaleon in Cöln (952), Gernrode (964), Gereon in Cöln (980), Johanneskirche zu Lüttich (981), dann die ältesten Theile der Dome zu Bamberg (1004), Mainz (1009), Worms (1110) und Merseburg (1015), Speyer (1030), Bremen (1044), Paderborn (1059) und Minden (1062). Zu den ältesten steinernen Profanbauten werden neuestens gezählt: aus der Merovingischen und Agilulfinger Zeit die Reste zu Weihenstephan, Neustadt a. Saale, Salzburg und Passau, dann jene aus der Carolingischen Zeit bei den Palästen zu Aachen, Ingelheim und Nymwegen, ferner aus dem X. und XI. Jahrhunderte der kirchlichen und profanen Zwecken zugleich dienende, von dem gelehrten preußischen Oberst v. Cohausen so eingehend geschilderte alte Mettlacher Thurm (987—1000), und ferner die Wartburg (1067), endlich aus der Zeit Barbarossa's die Profanreste



Aber nicht allein vom Süden, vom Monte Casino her, für welches St. Gallen und Tegernsee wichtige Etappen geworden waren, auch vom Westen her wurde die Kirchenbaukunst hereingetragen ins deutsche Reich durch irische Mönche, genannt „die Schotten."

Schon zur Zeit Brunhildens (566—613), wie uns Wattenbach dieß so anziehend schildert, drang von Bangor aus, wo heute unseres großen Stephensons Brückenwerk steht, der schottische Mönch Columban mit 12 Brüdern herein in unsere Gaue, und wie sehr auch Winfried, genannt Bonifacius (680—755), der eigentliche Begründer der christlichen Kirche in Deutschland, sie zunächst als Ketzer betrachtete: so erstarkte doch ihr Einfluß unter dem Mönche „Dungal" zur Zeit Carl d. G., unter „Johannes Scotus" zur Zeit Carl d. Kahlen und unter dem Mönche „Marianus Scotus", der 1056 Irland verlassen und nach Köln, Fulda und Mainz gekommen war, an welch letzterem Orte er seine Chronik schrieb. Die eigentliche Seßhaftigkeit der irischen Mönche (der sogenannten Schotten) datirt jedoch erst von Marian II., der mit den zwei Brüdern Johannes und Candidus 1067 Irland verlassen hatte und im Vereine mit Muchertac, so sie in Deutschland vorfanden, sich 1076 zu Regensburg niederließ, woselbst 1090 das Haus zu St. Jacob gegründet wurde. Was nun St. Gallen und Tegernsee den Benediktinern war, wurde Regensburg den Schotten, die sich von hier aus immer weiter in Deutschland verbreiteten und wesentlich im XII. Jahrhunderte den irischen Kreuzfahrern Ruhestätten und Hospitalspflege boten in ihren Stiften zu Würzburg (1134), Nürnberg (1140), Konstanz (1142), Wien (1158), Memmingen (1178), Eichstädt (1183), Erfurt (1200) und Kehlheim (1231).

Des Weitern ist noch ein dritter Mönchs-Orden direkte Veranlassung der Entwicklung des Kirchenbaues in Deutschland gewesen, nämlich der Orden der Cistercienser. Seit der Zeit, als Benedikt von Nursia im Jahre 527 den Grundstock zu seiner Ordensstiftung auf dem Berge Casinus gelegt nnd Placidus 534 den Orden nach Sicilien, Maurus ihn 543 nach Frankreich, Augustin ihn 597 nach England getragen und Bonifacius ihn 733 am Rheine und an der Donau verallgemeinert hatte, waren Reformbestrebungen aufgetreten, welche die zu groß gewordene Weltlichkeit, Verweichligung und Ausart der Ordensbrüder wieder niederdrücken sollten. Benedikt von Aniane führte 780 eine strengere Regel ein, die zur Zeit Carl d. G. die herrschende war, und Berno von Clugny, der Graf von Burgund verschärfte aufs Neue (910) die Regel. Auch der Benediktinerabt zu Molesme, Robert, trat etwa zur selben Zeit, als die irischen Mönche, die „Schotten" sich in Deutschland dauernd niederließen, mit neuen, strengen Reformen auf, denen im sumpfigen ungesunden Walddickichte bei Dijon, damit die Brüder des öfteren krank werden und so immer den Tod vor Augen haben sollten die Stiftung des Klosters von Cisteaux (Cistercium) 1098 diente. Von da ab nannten sich diese Brüder Benedikts, bekanntlich die Cistercienser und ihr erster Abt war Robert, ihr zweiter Alberich und ihr dritter Stephan. Der letztere stiftete 1113 im Sprengel von Chalons die Abtei Laferte (Firmitas); 1114 im Sprengel von Duxerre die Abtei Pontigny (Pontignyacum); 1115 im Sprengel von Langres die Abtei von Clairvaux (Clara-Wallis), wo der nachmals so berühmt gewordene Abt Bernhard von Clairvaux Vorstand wurde; und im gleichen Sprengel von Langres die vierte Filiale von Cisteaux, nämlich 1115 das Kloster Morimond (Morimundum).

Neben diesen vier Mutterstiften waren es insbesondere noch die von Preully (1118), la Cour Dieu (1119) und Bonneval (1119), welche durch zahlreiche

Töchterstifte den Orden ungemein rasch verbreiteten, und sind es, wie dieß aus der herrlichen Arbeit des Heiligenkreuzer Stiftsherrn Dr. Janauschek des Näheren ersehen werden mag, insbesondere die Mutterstifte Clairvaux und Morimond gewesen, welche den Orden im alten deutschen Reiche seßhaft machten. Namentlich waren es hier Eberbach (1131) und Himmenrod (1134): Töchter von Clairvaux; dann Altenfeld (1123), Ebrach (1127), Bettnach (1133), Altenberg (1133), Heiligenkreuz (1135) und Georgenthal (1142): Töchter von Morimond, welche den Orden zahlreich am Rheine, am Maine, an der Donau und der Elbe bevölkerten. Und diese, besonders seit dem für seine Sache so wunderbar begeisterten Abte Bernhard von Clairvaux vor sich gegangene, ungemein rasche geographische Verbreitung des Ordens (Anno 1200 zählte man 525, Anno 1300 schon 694, Anno 1675 bereits 742 Stiftungen) hat auf die Entwickelung des romanischen Kirchenbaues einen derartig außerordentlichen, durch den ersten Kreuzzug wesentlich intellektuell geförderten Einfluß ausgeübt, daß wir in Deutschland schon aus jener Zeit einen architektonischen Formenreichthum datiren, der uns noch heute geradezu begeisternd anweht; ich erinnere hier nur an die Steinblüthe des Portales zu Marienthal bei Helmstedt. Unter diesen Umständen ist für die Zeit der Erbauung der Prager Juditbrücke schon eine erhebliche Seßhaftigkeit der schönen Baukunst in Deutschland zu verzeichnen.

Der vierte Mönchsorden, welche sich um die Einführung des Kirchenbaues im alten deutschen Reiche wesentlich verdient gemacht hat, ist der der Augustiner. Diese Brüder traten unter Anderem 1112 zu Hamersleben, 1131 zu Reichenberg bei Goslär, 1135 zu Ammensleben, 1136 zu Klosterneuburg bei Wien, 1157 zu Diesdorf, 1172 zu Altenburg und 1174 zu Zschillen bei Rochlitz mit ihren Stiftungen und ansehnlichen Steinbauten auf und liefern also auch diese Citate ein Beweismittel für die innerhalb Deutschland vorgeschrittene Ausübung der schönen Baukunst zur Zeit der Juditbrücke.

Als den fünften um den Kirchenbau im XII. Jahrhunderte hoch verdienten Mönchsorden nannten wir schon früher jenen der Prämonstratenser. Dieser Orden wurde bekanntlich im Jahre 1121 von dem Xantener Chorherrn Norbert, dem nachmaligen Magdeburger Bischofe († 1134, beigesetzt am Strahove zu Prag anno 1627), in Folge einer Vision gestiftet, nach welcher er seine Anhänger auf einer ihm vom Himmel angezeigten Wiese (pré montré — pratum monstratum) zu unterrichten sich verpflichtet fühlte. Auch dieser verschärfte Augustinerorden gelangte in jener Zeit religiöser Exaltation, welche die Kreuzzüge mit sich brachten, gar bald zu großer geographischer Verbreitung. Er zählte um 1500 bereits über 1000 Abteien und hat, wie dieß allein die Stiftungen bis zur Zeit Königs Vladislav I. erweisen, Bedeutsames für die Mitentfaltung der schönen Baukunst in Deutschland geleistet; ich erinnere, hieher gehörig, nur an die Stiftungen zu Kappenberg in Westfalen (1122), Oberzell bei Würzburg (1128), Magdeburg (1129) durch Norbert selbst, Bessera bei Schleussingen (1130), Windberg bei Deggendorf (1142), Steinfeld in der Eiffel (1142), Germerode (1145), Jerichow bei Tangermünde (1147), Leitzau bei Zerbst (1155), Ilbenstadt (1159) und Steingaden (1177).

Speziell in Böhmen griff das Ordenswesen seit der ersten dießfälligen Stiftung, jener des Benediktiner-Frauenkloster zu St. Georg am Hradschin (971) — wo Milada als die erste Aebtissin weilte — ebenfalls rasch um sich. Es folgten vor Allem die Benediktinerstiftungen von Břewnov (993), Ostrov bei Davle (999), St. Prokop an der Sazava (1039), Münchengrätz (1057), Opatovitz (1086), Leitomyšl (c. 1100), Postelberg (1108), Kladrau (1108),

Vilemov (1120), Seelau (1139), Podlašitz (1159) und die Stiftung unserer Judith, nämlich die des Frauenklosters zu Teplitz (c. 1156); im Nachbarlande Mähren war der Orden 1048 zu Raigern, 1078 zu Hradischt und 1109 zu Trebitsch seßhaft geworden.

Der Cistercienserorden entfaltete sich in unserem Vaterlande ebenfalls sehr rasch. Das Mutterkloster Morimund sandte bis zur Zeit Königs Vladislav I. in der Linie Ebrach-Langheim die Mönche nach Sedletz (1143) und nach Plaß (1145) und in der Linie Ebrach nach Nepomuk (1145) und von hier nach Svaté pole (1157). Nach der Zeit Vladislav's († 1174) entstanden die Stiftungen Hradis (1177), Tochter von Plaß, Münchengrätz (1177), Ossegg (1194) Tochter von Waldsassen (1128), Hohenfurt (1259) Tochter von Wilhering (1185), Goldenkron (1263) Tochter von Heiligenkreuz (1135), dann noch Königsaal (1292) und Skalitz (1357).

Der Prämonstratenserorden erschien bei uns in Böhmen bekanntlich zu Strahov (1140), Leitomysl (1145) und Seelau (1148), alle drei ehedem Benediktinerstifte, dann direkt zu Doxan (1144), Lounowic (1149) und gleich nach König Vladislav's Zeit zu Mühlhausen (1184) und Tepl (1193).

Erinnern wir uns nun aus dem Früheren des Ursprunges des deutschen Klosterlebens aus Italien, wo die klassischen Muster des Steinbaues vor Augen lagen, und der Thatsache, daß das deutsche Bauwesen bis zur Zeit der Kreuzzüge fast ausschließlich in den Händen der Mönche lag, so kann uns, wie es schon die ersten Spuren der Steinbauten entlang dem Hauptwege der Entwickelung des kirchlichen und klösterlichen Weges, dem Rheine, beweisen, kein Zweifel darüber aufkommen, daß die klösterlichen Meister den Steinbau vom Anbeginne als ihr Ideal betrachteten und ihn immer kultivirten, wo Gelegenheit, Zeit und Mittel für monumentale Anlagen vorhanden waren. In der That fällt auch der bedeutendste Hervortritt dieser Kultivirung mit der größten sozialen Gelegenheit zusammen, welche der allgemeine Enthusiasmus für die christliche Idee zur Zeit der ersten Kreuzzüge bot, und wir finden den Steinbau im Beginne des XII. Jahrhundertes im romanischen Style schon blüthenreich entfaltet, weil diese Entfaltung vorgepflegt worden war in den Bauhütten der Klöster, deren externe Wirksamkeit mit der Einbeziehung der Laienbauleute begonnen hat und deren korporatives Vorgehen der Sage nach auf die Hüttengründungen von Abt Wilhelm Pfalzgraf von Scheuern um 1080 für das Kloster Hirsau nnd von Abt Maquard um 1084 für das Kloster Corvey zurückdatirt wird. Zur Zeit also Vladislav's I. war der Steinbau in Deutschland nicht nur schon von den Mönchen derart kultivirt, daß er bereits auf eine Kunstblüthe Anspruch erheben konnte, deren Duft wir noch heute empfinden und die eine Versteinerung des Morgenliedes war, welches die Menschheit neu anstimmte; sondern er war vernehmlich durch den vorhin skizzirten Herbeitritt der Schotten und der Cistercienser im XI. und der Prämonstratenser im XII. Jahrhunderte, nicht zu gedenken jenem der Johannitter (seit 1048), der Templer (1118) und der Deutschherrn (1128), schon örtlich derart verbreitet: daß er bereits die Mithülfe und im XII. Jahrhunderte die Selbstständigkeit der Laienmeister und eine vielgeübte Baumethode hervorgerufen hatte, welcher letzteren schon schwierige Construktionen, wie die Schlankheit der Widerlagsmauern bei kühnen Wölbungen und die Empirie bezüglich der Tragkraft schlankerer Säulen, ein Leichtes waren. Die Kunstentwickelung des kirchlichen Steinbaues war aber auch zur Zeit Vladislav's (1140 † 1174) in Deutschland schon so weit vorgeschritten, daß sie ihre Streiflichter bereits auf einzelne Profanbauten warf. Allerdings

waren zu jener Zeit, wo öffentliche Staatsgebäude noch nicht bestanden, wo das Bürgerthum und das deutsche Städtewesen erst in seinem Werdeprocesse lag, wo Handel und Wandel erst seit der Bekanntschaft mit dem Oriente emporzuschießen begannen, und wo der deutsche Bergbau, diese materielle Unterlage der Aufblüthe der Wohlfahrt im Mittelalter, seine ersten Knospen trieb; allerdings war also für den Profanbau das gegliederte Objekt noch nicht gegeben, und darf es uns daher nicht Wunder nehmen, wenn die Kunst noch nicht vielgestaltig geworden. Aber schon die Bauten des Rothbartes zu Ingelheim und Eger, deren letzterer Rest ja ein kunstgeschichtlicher Edelstein Böhmens ist auf den unser Vaterland heute stolz sein kann, beweisen die Eindringung der Baukunst in die Häuslichkeit, ein Eindringen, das ja die Kleinkunst seit dem Beginne der Kreuzzüge schon hervorragend vorbereitet und den zarten Duft um die Heimstätten des Ritterthums und des Minnesanges gelegt hatte — trotzdem die Kamine noch arg rauchten, da ja erst Abt Roger von Bek (1173) die ersten, durch mehrere Etagen laufende Schornsteine angelegt hatte.

Anders als in Deutschland stand es aber mit der Baukunst zur Zeit des Regierungsantrittes Herzogs Vladislav II. (1140) in Böhmen, in dem abgeschlossenen Waldlande, welches das Christenthum ja so spät empfangen hatte. (Taufe der 14 Lechen in Regensburg 845, Stiftung des Bisthums Prag 973.) Die meisten Kirchen in Böhmen waren zu jener Zeit noch kunstlose Holzbauten und selbst die Prager Burg und der 1142 wiederholt abgebrannte Prager Dom war ein solcher noch. Und in der That sehen wir an der Hand der verdienstvollen Arbeiten des Professor Grueber nach, welche Steinbauten bis zur Zeit Königs Vladislav I. und der Judith bei uns in Böhmen überhaupt, und soweit dieß noch konstatirbar ist, geschaffen worden waren: so ist es nicht viel, was wir als hervorragende Repräsentanz nennen können. Wir haben da an kirchlichen Bauten, umsäumt vom ersten Morgenscheine der aus Deutschland nach Böhmen gebrachten Kunst, fast nur die Werke zu Prosek (c. 970), Altbunzlau (c. 1000) und die frühesten Elemente zu St. Johann an der Sazava (c. 1070 oder 1139), wie jene am Kirchlein zu Kovary (c. 1070), dann die Reste der Collegiatkirche zu Visehrad (c. 1070), die Kirche zu Tetin (c. 1109), die Georgskapelle am Rip (c. 1126) und die Hradschiner Georgskirche (1142) zu nennen, so daß die früher genannten böhmischen älteren Ordensstiftungen wol fast durchwegs noch in hölzernen Räumen untergebracht gewesen sein müssen. Auch die steinernen Profanbauten bis zur Zeit König Vladislav's waren noch ganz spärlich, indem mit Sicherheit nur der schwarze Thurm zu Eger, die Daliborka, die Ellbogener Mauer und die Kaiserburg zu Eger (c. 1150), als vor Königs Vladislav I. Zeit entstanden, genannt werden können, weil die Bergfriede zu Kinsberg bei Eger, Strakonic und Klingenberg zweifelhaft, ob vor oder nach Vladislav, erscheinen. Ja in der Erinnerung an die beiden Thatsachen, erstens daß zur Zeit der romanischen Baukunst (die in Böhmen bis c. 1230 gerechnet werden kann) an Kirchen und Profanbauten in Böhmen (so weit Professor Grueber dieß noch hat konstatiren können) nur 60 Stück erbaut wurden und nur 8 davon vor König Vladislav I. und 8 zu seiner Zeit errichtet wurden; und zweitens daß die alten Burgen Böhmens zwischen die zweite Hälfte des XIII. und den Anfang des XIV. Jahrhundertes fallen: erscheint es außer allem Zweifel, daß man die maaßgebende Einführung des Steinbaues in Böhmen überhaupt erst dem Könige Vladislav I. zuschreiben muß, nämlich jenem Fürsten von Böhmen, der unter ihnen zuerst, wie man heute sagen würde, die Welt sah. Vladislavs Beziehungen zu den beiden deutschen

Kaisern Konrad und Barbarossa, seinen Züge nach Italien, Deutschland, Ungarn und Polen, vor Allem aber sein Zug nach dem Oriente, sein Besuch von Konstantinopel und die Thatsache, daß seine beiden Frauen deutsche Fürstinnen waren, haben zu dieser Einführungder Baukunst nach Böhmen, diesem ersten Belage einer sich entfaltenden Cultur, unzweifelhaft die Anregungen gegeben.

Die Erbauung einer großen, über einen Fluß wie die Moldau setzenden Brücke, welche Erbauung unbedingt eine beachtenswerthe Erfahrung in dieser Spezialdisciplin erforderte, erscheint also innerhalb Böhmen zur Zeit Vladislav I. und seiner Gemahlin Judith als ein Werk von ganz hervorragender, baugeschichtlicher Bedeutung; eine Bedeutung, die um so größer angeschlagen werden muß, weil eine so große Brücke auch zu jener Zeit in Deutschland noch eine allseitig beachtete Seltenheit war.

V. Der baugeschichtliche Werth der Judithbrücke.

Wenn es auch eine sehr schwierige Sache ist, über den baugeschichtlichen Werth eines nahezu völlig verschwundenen Bauwerkes zu sprechen, so bietet doch das in den Abschnitten II und III gesammelte historische und archäologische Materiale immerhin noch genugsame Anhaltspunkte für ein vergleichendes Studium, um in der Judithbrücke einen Markstein in der Geschichte der Baukunst erkennen zu können. Summiren wir die in den genannten Abschnitten Nr. II und III gewonnenen Resultate, so steht Folgendes fest:

1. Vor der Judithbrücke war nur eine hölzerne Brücke vorhanden; es ist dieß wichtig, weil ein hervorragender Kunstforscher der Neuzeit, Herr Professor Grueber, die Möglichkeit einer steinernen Brücke schon vor der Zeit der Judithbrücke nicht abgesprochen hat. Die Stellen bei Cosmas, Pulkava und Marignol (Quellen Nr. 8, 9 und 10) sprechen ausdrücklich von „Getäfel" und von Balken"; und wenn dieß auch nicht wäre, so spricht die ängstlich verzeichnete Tatsache, daß 1118 das Wasser 10 Ellen über die Brücke ging, unbedingt dafür, daß es eine sehr niedrige Brücke war; eine solche konnte aber nur von Holz, absolut nicht von Stein (wegen der mangelnden Bogenhöhe, da man den flachen Bogen im Brückenbaue jener Zeit noch nicht gekannt hat) sein.

Man könnte indeß sagen, daß bei dieser Brücke vor Judithens Zeit vielleicht die Pfeiler von Stein und nur der Ueberbau, die Brückenbahn von Holz gewesen sei. Wenn man aber, wie wir es weiter unten skizziren wollen, beachtet, daß bei einer mittelalterlichen steinernen Brücke die Hauptschwierigkeit nicht in der Bogenwölbung, sondern in der Fundirung der steinernen Pfeiler, also gerade in deren Herstellung liegt; wenn man erwähnt, daß die Baukunst 1118, also noch später wie die Erbauung dieser (hölzernen) Brücke in Böhmen, noch vollkommen darniederlag; und wenn man das damit übereinstimmende Loblied der Chronisten (Quelle Nr. 1; Vincenz von Prag) auf Judith ob ihres eines „Kaisers würdige Werk", welches „keiner vor Ihr" (in Böhmen) „ausgedacht" noch „ausgeführt" hat, erwägt: so kann namentlich für den Ingenieur von Fach nicht der mindeste Zweifel darüber existiren, daß jene Brücke vor Judithens Zeit eine reine hölzerne Brücke war. Hiermit ist also für uns festgestellt, daß die Judithbrücke das erste, große Ingenieurwerk (als welches hier wir überhaupt nur eine steinerne und nicht eine hölzerne Brücke anerkennen) in Böhmen war. Bei dieser Beweis-

führung verzichten wir auf die sagenhaften Angaben von Schramm, welcher in seinem „Schauplatze der Brücken" sagt, daß 795 Mnata und 1008 Ulrich (der jedoch nach Palacky erst 1012 zur Regierung kam) hölzerne Brückenwerke in Prag errichtet haben.

2. **Der Bautermin** ist nach den angeführten Quellenstudien (Nr. 1, Vincenz v. Prag, Nr. 3, Pulkava) nur ein dreijähriger gewesen. Diese Nachricht ist eine baugeschichtlich ganz ungemein wichtige, denn man vermag aus ihr auf die Gewandtheit des Meisters zu schließen, welcher diese Brücke gebaut hat. Diese Gewandtheit muß sehr bedeutend gewesen sein, weil ein Brückenwerk von der Länge einer Moldaubrücke in Prag (1645 Fuß) selbst heute noch, inklusive der nöthigen Vorbereitungen, dieses Bau-Termines bedarf. Für die Zeit König Vladislav's I. ist entschieden anzunehmen, daß in dem dreijährigen Bautermine die Zeit für die Vorbereitungen: als die Herbeiholung des Meisters, Verfassung des Planes, Herbeiziehung geübter Arbeiter, Vorbereitung zur Gründung der Pfeiler, das Brechen, Herbeischaffen und Behauen der im ersten Baujahre nöthigen Steine, die Herrichtung der Kalkbrennereien etc. nicht enthalten sein kann und daß der Entschluß, eine solche steinerne Brücke zu bauen, älter sein muß als ein Jahr vor der wirklichen Gründungszeit. **Wir werden diesen Ausspruch weiter unten verwerthen.**

3. **Die Bestimmung der Jahre, in denen die Judithbrücke ausgeführt wurde,** ist deßhalb von großem, kunstgeschichtlichen Interesse, weil erst dann die Vergleichung des Werkes mit anderen, gleichzeitigen, vor sich gehen kann. In dieser Hinsicht stoßen wir bei dem Interesse für ein bedeutsames vaterländisches Werk auf ganz besondere Schwierigkeiten, deren Lösung oder Klarstellung gar nicht erzielbar ist, wenn man sich nicht zuvor die Zeitgeschichte übersichtlich vorführt. In der folgenden Tabelle ist diese zunächst skizzirt.

Tabelle der wichtigsten Begebenheiten während der Regierung König Vladislav I. (1140—1173).

Deutsche Kaiser		Begebenheiten	Klosterstiftungen		Prager Bischöfe	
1137	1140	Regierungsantritt als Herzog (Vladislav II.), Reise zu Kaiser Konrad III.			1140	
		Verehelichung mit Gertraud v. Oesterreich, Schwester Jasomirgott's, Halbschwester Kaiser Konrads.	1140	Strahov		
Konrad III.	1141	Thatkräftige Entfaltung der Regierung V. gegen innere Gährungen; Bestrebungen der Mährischen Gegenpartei.				
	1142	Gegenherzog Konrad v. Znaim; Belagerung Prags durch die Mährer; Reise zu Kaiser Konrad nach Würzburg um Hilfe; Einzug des Kaisers in Prag.			Otto	
	1143	Nachezug nach Mähren; Eroberung v. Brünn, Znaim u. Olmütz; Rückkehr;				

Deutsche Kaiser		Begebenheiten	Klosterstiftungen		Prager Bischöfe
		Sendung des Cardinals Quido durch Innocenz II.; Versöhnung mit den mährischen Fürsten.	1143		
Konrad III.	1144	Innerer Ausbau des Landes; neuerliche Bestrebungen der Gegenpartei.		Sedlec	Otto
	1145		1144	Doxan	
	1146	Neuerlicher, siegreicher Zug nach Znaim gegen Herzog Konrad.	1145	Leitomyšl	
	1147	Zug mit Kaiser Konrad III. nach Palästina. Interimistische Regierung unter Bruder Diepold.	1146	Plaß	
	1148	Unruhen; Gefangensetzung Sobieslavs.			
	1149	Rückkehr Wladislavs über Constantinopel, Kiew und Krakau.	1148	Seelau (1149 Bau der Egerer Kaiserburg durch Friedrich)	1148
	1150	Friede.			
	1151	Sterbejahr der 32 Jahre alten Herzogin Gertraud.			
1152	1152	Friede. Krönung des Rothbartes zu Aachen. Parteinahme für Jasomirgott gegen d. Rothbart. Sendung Bischof Daniels nach Merseburg.			
	1153	Vermählung mit Judith, der geistreichen Tochter Ludwigs III., Landgrafen von Thüringen.	1153	Pomuk.	
	1154	Innerer Ausbau des Landes.			
	1155	Vergebliche Zusammenkunft mit dem Rothbart, um sich zu versöhnen.			
	1156	Reise nach Würzburg zum Beilager des Kaisers Barbarossa mit Beatrix v. Burgund; Versöhnung; Erhebung Oesterreichs zum selbstständigen Herzogthume; Verabredungen wegen Italien.	1156	Malteser	
Friedrich der Rothbart			1156	Teplitz	Daniel (der Diplomat).
	1157	Zug nach Polen zur Einsetzung des gleichnamigen Großfürsten Wladislav II. von Polen.			
	1158	Reise zum Reichstage v. 6. Jänner nach Regensburg; Erhebung Wladislavs II. am 11. Jänner zum Könige v. Böhmen (als Wladislav I.) durch Barbarossa; Krönungsurkunde 18. Jänner. Bestätigung des Tributrechtes in Polen; Zug mit Barbarossa gegen Mailand; Sieg; Rückkehr nach Prag am 22 September.			
	1159	Innerer Ausbau des Landes; Unruhen	1159	Podlazic	
	1160	der Sobieslav'schen Partei.	1160	Kirche St. Johann bei Kuttenberg	
	1161	Neuerlicher Zug d. Böhmen (jedoch ohne Wladislav I.) gegen Mailand. Zug gegen Sobieslav nach Mähren.			
	1162	Reise zur Kirchenversammlung nach Launes in Burgund.			
	1163	Innerer Ausbau des Landes.			

Deutsche Kaiser		Begebenheiten	Klosterstiftungen		Prager Bischöfe	
Friedrich der Rothbart	1164	Zug nach Ungarn gegen den griechischen Kaiser Emmanuel; Sieg; Vermittelung der Parteien; reiche Beute und Geschenke an Judith.			Daniel (der Diplomat).	Verwandte der Kön. Judith und ernannt unter deren Einflusse.
	1165	Innerer Ausbau des Landes; Reisen an den Kaiserhof nach Altenburg (Sachsen) und Wien.				
	1166	Neue Hilfeleistungen an Friedrich den Rothbart und dessen Neffen, nach Schwaben und Italien.				
	1167	Innerer Ausbau des Landes; Spannung mit dem Kaiser Rothbart wegen des Schisma (Pabst Alexander.)			1167	
	1168				Gotebold 1168	
	1169	Vergebliche Reise an den Kaiserhof nach Bamberg; Spaltung mit Barbarossa; Zug Barbarossas gegen den Salzburger Bischof Adalbert, Wladislavs Sohn.				
	1170	Scheinbare Aussöhnung mit Barbarossa am Kaisertage zu Nürnberg; Unklarheit der politischen Situation; Unfriede in der Familie.				
	1171	Erkrankungen Wladislavs; Erbitterung gegen den Kaiser.			Friedrich	
	1172	Planung der Resignation.				
	1173	Resignation Wladislav's zu Gunsten des ältesten Sohnes Friedrich; Zurückziehung in das Kloster Strahov; Absetzung des Sohnes Friedrich vom Throne am Hoftage zu Ermendorf.				
	1174	Uibersiedlung Wladislav's mit Judith nach Thüringen; Tod daselbst (in Merane, bei dem jetzigen Glauchau) am 18. Jänner 1174; Beisetzung am Strahov.				
1190					1179	

Nach den früher angeführten Quellen schwanken nun die Angaben über die Bauzeit der Juditbrücke innerhalb des 23jährigen Termines, nämlich 1153 bis 1176; letztere Jahreszahl ist offenbar irrig und schon nach der oben citirten Bemerkung Dobners als ein Schreibfehler (wol statt 1167) zu bezeichnen. Die Bauzeit kann füglich nur im Termine 1153 bis 1174, als der Zeit der Judith liegen. Der Termin 1171 bis 1174 beruht auf den Angaben des Hajek; dieser Chronist irrt sich aber in dem betreffenden Theile der Chronik gerade in den Jahreszahlen ganz offenbar; er ist überall zu spät. So läßt er 1154 (statt 1152) den Kaiser Konrad sterben und die Wahl Barbarossa's vornehmen; so verlegt er die Krönung und den Zug Wladislavs nach Italien auf 1159 (statt 1158); so läßt er den Bischof Friedrich unter Judithens Einfluß 1170 statt 1168 erwählen. Gerade nach der letzten Notiz müßte (cfr. Quelle Nr. 7) der Beginn des Brückenbaues, weil ein Jahr nach dieser Bischofs-Wahl, nach Hajek auf 1169 fallen. Balbin, der sich bezüglich der Angabe des Baubeginnes (cfr. Quelle

Nr. 6) offenbar auf Hajek stützt, ist ganz werthlos, zumal seine Angabe, daß die Brücke theils von Stein, theils von Holz (die Welleba nachgeschrieben), wie wir sahen, von den ältesten Chronisten zur Gänze haltlos gemacht wird. Jene Angaben, daß der Brückenbau 1164 bis 1167 einerseits, 1167 bis 1171 andererseits stattgefunden habe, stützen sich offenbar nur auf Pulkava (Quelle Nr. 3), welcher unseres Wissens der einzige alte Chronist ist, der eine bestimmte Zahl (1167) nennt, aber die Frage offen gelassen hat, ob 1167 das Gründungs- oder das Vollendungsjahr sei. Offenbar meint Pulkava das Gründungsjahr, also den Bau der Brücke durch drei Jahre nach und einschließlich 1167. Denn wäre es das Vollendungsjahr, so müßte nach Obigen der Bau 1165 begonnen, die energische Vorbereitung dazu aber schon wenigstens 1164 getroffen worden sein. 1164 zog aber Vladislav in einen wichtigen Krieg nach Ungarn; dieses Jahr war also keineswegs zur wirklichen Planung eines solch friedlichen und überaus kostspieligen Werkes geeignet. Man könnte allerdings annehmen, daß Plan und bauliche Vorbreitung schon vor 1164 stattgefunden und dieses Jahr in der Bauzeit nur passiv belassen wurden, allein 1153 bis 1158 zielte Vladislav schon nach der Königskrone, groll und versöhnte er sich mit dem Rothbart, zog er nach Polen und sparte sicher alle Kräfte für den kommenden Zug des Rothbartes nach Italien; auch war in dieser Zeit Judith noch Herzogin und überall wird der Bau der Königin zugeschrieben; es ist also nicht anzunehmen, daß während dieser Zeit der Brückenbau in seinen Vorbereitungen schon in Angriff genommen worden war. Auch von dem Termine 1158 bis 1164 gilt dasselbe; aus Italien erschöpft heimgekehrt fand der nun König gewordene Vladislav I. die Unruhen der Sobieslavschen Partei im Lande vor, 1161 und 1162 sandte er neue Völker nach Italien zum Rothbart und wenigstens 1163 mußte er schon den Zug nach Ungarn, wo seit 1161 der Thronstreit gährte und tobte, planen und vorbereiten.

Weit günstiger sind die Zeitverhältnisse dem Termine 1167 bis 1169.

Im Jahr 1164 war der Sieg und Ausgleich der fehdenden Parteien in Ungarn gewonnen worden; reiche Beute, reiche Geschenke wurden, wie die Chronisten ausdrücklich berichten, heim gebracht; es herrschte am böhmischen Königshofe Jubel, Freude und nun vermehrter, großer Reichthum vor; die Bauluft [redacted] regen, und etwa der Entschluß eine so schwierige, kostspielige Brücke zu [redacted] so eher gefaßt werden, als bis dahin schon sehr viel für geistliche Stiftung[redacted]hehen war, die in der That um 1160 überhaupt für Vladislav's Zeit aufhören. Der Bau konnte also 1165 im Entschlusse reifen und kann der letztere sogar der Judith zugeschrieben werden, weil gerade dieselbe reiche Geschenke aus Ungarn, theils von ihrem Gemal, theils von dem Griechenkaiser Emmanuel und theils von der Ungarfürstin, der Witwe Königs Geisa II., erhalten hatte; allein 1166 war wieder kein günstiges Vorbereitungsjahr zum faktischen Baue, weil neue Völker aus Böhmen zur Hilfe des Rothbartes und seines schwäbischen Neffen außer Landes eilen mußten und Daniel, der Bischof-Diplomat, noch immer bei dem Rothbart weilte und das zwischen diesem und dem Könige Vladislav I. aufziehende Gewitter, welches wir sogleich kennzeichnen werden, nebstbei zu zerstreuen suchte. Die Mischungen der staatspolitischen Ereignisse waren also für das Innere Böhmens im Jahre 1166 keine solchen, daß ein steineres Brückenwerk von so großem Aufsehen und so großen Kosten aus der stillen Freudigkeit des Entschlusses zum werkthätigen Beginne hätte übergehen können. Aus diesen Gründen hat die Pulkava'sche Jahreszahl 1167, die einzige, welche uns überhaupt direkt gebracht wird, eine sehr vorsichtige Auf-

nahme nöthig. Um den Gegenstand eingehend zu erschöpfen kommt noch hinzu, daß die in den Quellen Nr. 6 und Nr. 7 verzeichneten Angaben, wonach der Bau der Brücke mit der Ernennung mißliebiger deutscher Bischöfe in Prag, welche Verwandte der Königin waren, zusammenfällt, nicht so einfach bei Seite liegen gelassen werden können, welches Mißtrauen man auch diesen Quellen im Vorhinein vielleicht entgegenbringen mag oder darf.

Um diese von Hajek und Balbin gegebenen Quellen richtig aufzufassen, ist es unbedingt nöthig, daß man sich zuvor klar über die eventuelle Ursache wird, weßhalb alle Chronisten das Werk der Judith und nicht dem Könige zuschreiben. Dieses ostensible Zuschreiben des Werkes an Judith kann doch überhaupt nur dreierlei Ursachen haben. Entweder war Vladislav drei Jahre abwesend und Judith baute unterdeß als Regentin die ihr deßhalb zugeschriebene Brücke; diese Ursache entfällt, weil binnen 1153 bis 1174 nirgend eine dreijährige Abwesenheit Vladislav's vorliegt. Oder Vladislav baute die Brücke zu Ehren der Judith; auch diese Ursache entfällt, weil sie von den Chronisten zweifelsohne genannt worden wäre, und weil sie mit den bestehenden Texten der Chronisten in Widerspruch sein würde. Die dritte Ursache könnte sein, daß Judith das Geld zum Werke hergab, die Brücke also ihr deßhalb zugeschrieben werden mußte. Woraus konnte nun diese letztere, füglich erst nach den Geschenken vom Jahre 1164 anzunehmende Ursache entstanden sein? War es die Freude über den sieg- und ehrenreichen Heimzug Vladislav's aus Ungarn, war es die Dankbarkeit für die empfangenen reichen Geschenke? War es eine andere Quelle? Um die letztere Frage beantworten zu können, muß die geistige Stimmung, in der sich Judith zu jener Zeit befand, untersucht werden.

Als der im Jahre 1148 aus Palästina heimgekehrte Rothbart 1152 zum deutschen Kaiser erwählt worden war, gohr in Italien schon der Freiheitssinn der lombardischen Städte, der ja durch Arnold von Brescia 1149 schon direkt nach Rom getragen worden war. Des stolzen Kaisers Heerschau auf den ronkalischen Feldern bei seinem Krönungszuge nach Rom (1154) schied die Parteien und der lang verhaltene Sturm wider die Städte und den Pabst Hadrian IV., trotzdem der Hüne Rothbart diesem 1155 die Steigbügel gehalten und den edlen Arnold geopfert hatte, brach 1158 bei Cassano endlich furchtbar los. Wir wissen, welchen Antheil die allezeit kühnen Böhmen dabei als Sieger genommen, wie 1156 zu Würzburg die in Aussicht genommene und im Jänner 1158 zu Regensburg ertheilte Königskrone für Vladislav der Sporn dazu gewesen; wie treu Vladislav auch 1161 und 1162 und selbst noch beim vierten italischen Zuge des Rothbartes 1166 zu diesem hielt, und wie er den Prager Bischof Daniel und dessen Geheimschreiber Vincenz von Prag, unseren Chronisten, ihm seit 1158 zu wichtigen Diensten überlassen hatte. Wir wissen aber auch von den innern Schwierigkeiten, die sich für Vladislav in Folge dieser Parteinahme gegen den Pabst ergaben, zumal das Mönchthum, wie wir sahen, in Böhmen schon sehr seßhaft geworden war und die durch Stiftungen gekennzeichnete Frömmigkeit der Königin Judith in Zwiespalt kam mit der Freundschaft Vladislav's I., des Königs, für den mit dem Bannfluche belegten Kaiser Barbarossa. Dieser verborgene, innere Hader trat zu Tage, als der Pabst Hadrian am 7. September 1159 starb und die Majorität der Cardinäle den Pabst Alexander III., die Anhänger des Rothbartes aber den Pabst Victor IV. gewählt hatten. So lange der Prager Bischof Daniel, der Anhänger und Diplomat des Rothbartes, lebte, hielt das äußerliche, gute Verhältniß zwischen dem böhmischen und dem Kaiserhofe

an; sobald aber Daniel vor Ancona an der Pest gestorben war (1167 am 9. August), trat auch der offene Zwiespalt mit dem Kaiser hervor, wie sehr auch Vladislav später durch seine Reisen nach Bamberg (1169) und nach Nürnberg (1170) im Interesse der Thronbesteigung seines Sohnes erster Ehe, Friedrich, die Kluft zu schließen suchte. Die Prager Geistlichkeit hing, wie es die Forschungen von Palacky und Canonicus Dr. Frind erweisen, an maßgebender Stelle am Papste Alexander und, wie es scheint, Judith mit ihr, während der älteste Stiefsohn Friedrich naturgemäß nach dem Kaiserhofe gravitirte. Die Neuwahl eines Prager Bischofes (1167) wurde daher zu einem wichtigen Ereignisse für den böhmischen Königshof; und die geschichtlich festgestellte Thatsache, daß die nächsten beiden Prager Bischöfe Gotthard, der indeß schon am 10. März 1168 und vor seiner Bestätigung starb, und sein Nachfolger Friedrich, (1168—1179) eines sächsischen Pfalzgrafen Sohn, welche beide Verwandte der Königin waren und unter dem Einflusse der Judith gewählt wurden: Anhänger des Pabstes Alexander waren, gibt Zeugniß dafür, daß die Königin für diese beiden Wahlen ein wichtiges, hier offen zu lassendes, vielleicht die Erbfolge ihrer, also der Kinder Vladislavs aus zweiter Ehe tangirendes Interesse haben mußte. Dieses Interesse, welches immer es auch gewesen sein mag, war für die Freundschaft mit Barbarossa nicht günstig, vermehrte die Spannung mit demselben, zeitigte inneren Zwiespalt am böhmischen Hofe, und brachten jene Bischofswahlen Judith sowol bei den Anhängern Barbarossas, wie bei der das Deutschthum dieser Bischöfe hassenden Partei um ihre Popularität, wie uns dies Hajek mit einer Detaillirtheit zeichnet, die füglich beachtet werden muß. Das, was daher Hajek und Balbin (Quelle Nr. 6 und Nr. 7) sagen, daß Judith, um die wegen der Ernennung dieser Bischöfe verloren gegangene Popularität wieder zu gewinnen, sich zu einem populären Werke, zur Erbauung einer steinernen Brücke auf ihre Kosten entschloß, ist so einleuchtend, daß wir die Bestimmung der Bauzeit mit diesem Entschluße denn doch und trotz Pulkavas Jahreszahl 1167 in Verbindung bringen müssen. Nach Hajek hatte Judith schon Schwierigkeiten bei der ersten Bischofs-Ernennung, besondere aber nach der zweiten, der des Friedrich aus Sachsen. Die mit Barbarossa ausgebrochene Zwiespältigkeit, welche ja 1169 durch Barbarossas Zug nach Salzburg gegen den 1168 erwählten Erzbischof Adalbert, Vladislavs Sohn erster Ehe und Anhänger des Pabstes, zu Thatsächlichkeiten gekommen und durch die Wendung der Geschichte Böhmens nach Vladislavs Tode (Entsetzung Friedrichs, des Vladislavs Sohn erster Ehe, vom Throne auf dem Reichstage zu Ermeland 1174, Abschaffung des Königstitels für Böhmens neuen Herrscher selbst aus der Gegenpartie) bestätigt ist, mußte schon gleich 1167 eine solche Spannung angenommen haben, daß Judith zu jedem Preise im eigenen Lande das sinkende Ansehen wieder aufzurichten suchen mußte; und dafür eignete sich ein öffentlicher, großen Interessen dienender, Aufsehen erregender Bau, dessen Beginn ein Jahr nach Bischofs Friedrich Wahl, also 1169 statt 1171 nach Hajek anzusehen ist, so vortrefflich, daß wir, so lange andere Studien nicht ein Gegentheil beweisen, wol nur diese Jahreszahl für die faktische Gründung der Prager Brücke anzunehmen haben. Dieselbe stimmt auch mit allen anderen Voraussetzungen überein. Judith war besonders seit 1164 reich; der Plan und Meister für den Brückenbau mochte schon seit dieser Zeit vorbereitet, respektive gewonnen sein; der Entschluß zum eigenen Baue, zum Baue aus eigenen Mitteln (Quelle Nr. 3), mußte schon zur Zeit Daniels Tode (Herbst 1167) in Judith aufdämmern und konnte also 1169 füglich

technisch in jeder Hinsicht so vorbereitet sein, daß binnen der drei Jahre 1169, 1170 und 1171 die ungemein rasche Durchführung überhaupt möglich wurde. Hiernach ist die Bauzeit der Judithbrücke für 1169 bis 1171 anzusehen. Diese Zeit stimmt auch mit den Ereignissen der folgenden Jahre überein, indem Vladislav 1171 schon siech und erbittert gegen den Kaiser war; er 1172 die Resignation bereits plante; und Judith (welche vielleicht früher Pläne für ihre Söhne Přemysl Otakar und Vladislav-Heinrich, beide später auf dem Throne, gehegt hat) in dieser Zeit schon erkennen mußte, daß sie die Krone gar bald niederlegen würde; nach dem Jahre 1171 also für die Annahme eines Baubeginnes Nichts spricht. Es scheint vielmehr, daß der Lobspruch des Vincenz von Prag, des Zeitgenossen der Judith, ob der Werke der Judith ein Appell an die Gesinnung der Menschen jener Tage für eine scheidende Fürstin war, welche dem Lande trotz alle Dem so viel Wohlthaten erwiesen und bleibend hinterlassen hatte.

4. **Die Dauer der Judithbrücke**, welche bis 1342 bestand und, wie es scheint, erst 1344 vollständig weggerissen wurde, hat nach diesen Untersuchungen 171 Jahre betragen. Wenn wir nun aus derselben Zeit, ja noch aus dem X. Jahrhunderte zwei Brücken: die Regensburger und die Koesener Brücke (bei Naumburg) thatsächlich besitzen, so sind diese beiden Werke doch auch nicht mehr in ihrer ganz ursprünglichen Gestalt vorhanden, und es darf somit auf den Meister der Judithbrücke, dessen Werk nur nahezu 2 Jahrhunderte gestanden hat, um so weniger ein Stein geworfen werden, als das, das Werk vernichtende Wasser vom Jahre 1342 ein ungemein verheerendes war und, wie wir schon früher bemerkten, nachweislich die Regensburger und Dresdener Brücke arg beschädigte, die Würzburger Brücke aber ebenfalls fortriß; auch uns der böhmische Chronist Franziscus (Quelle Nr. 17.) geradezu über die schreckliche Verheerung dieses Hochwassers berichtet. Ein nochmaliges Durchlesen des Quellenmateriales (Nr. 11 bis Nr. 20) wird daher gerade die zeitgemäße Tüchtigkeit des Werkes der Judithbrücke erkennen lassen.

5. **Worin besteht der kunstgeschichtliche Werth der ehemaligen Prager Judithbrücke?** Darauf müssen wir antworten: in der Seltenheit des Werkes zu seiner Zeit, in der zeitgemäßen Tüchtigkeit dieses Werkes und in der Raschheit seiner Erbauung. Sehen wir uns nun zunächst um, was bis zur Zeit der Judithbrücke überhaupt im Brückenbaue seit Carl d. G. geleistet worden war. Allen bisherigen Forschungen nach waren nämlich bis zur Zeit Carl d. G. die nordwärts der Alpen gelegenen steinernen Brücken der Römer fast alle verloren gegangen und meist nur noch Schiffsbrücken und hölzerne Brücken vorhanden. Das erste mittelalterliche größere Brückenwerk mit steinernen Pfeilern, jedoch noch mit hölzernem Uiberbaue, war die c. 1700 Fuß lange Brücke zu Mainz über den Rhein, welche Carl d. G., wie Eginhard berichtet, Anno 803 auf den Resten der dortigen devastirten Römerbrücke errichtete, und die am 4. Mai 812 durch Feuer wieder zu Grunde ging. Wir finden weiters, trotz des sorgfältigsten Suchens, als das früheste, gänzlich steinerne Brückenwerk, diesseits der Alpen, erst 982 die kleine, nur 288 Fuß lange Brücke zu Koesen bei Naumburg, eine Brücke, welche noch steht, welche aber, wie es mir die Besichtigung dieses klassischen Werkes lehrte, schon größtentheils umgebaut ist. Als zweitälteste mittelalterliche steinerne Brückenwerk erscheint zwischen 968 und 1068 die nur einbogige, also kleine Brücke zu Croydon in England. Um 1011 wurde die römische Drususbrücke über die Nahe bei Bingen reconstruirt und um 1033 wurde zu Fulda eine neue, steinerne, ebenfalls nur kleine Brücke gebaut. Dann

kommt als viertes neues Werk dießseits der Alpen die 1119 begonnene, aber erst 1260 vollendete älteste, später devastirte, nach Schramm 800 Fuß lang gewesene Brücke zu Dresden. Als fünftes Werk erscheint die dicht vor 1133 vollendete Brücke zu Würzburg über den Main (die gegenwärtige ist 570 Fuß lang); als sechstes die 1135 bis 1146 zu Regensburg erbaute, heute noch bestehende, 1069 bayr. Fuß lange Brücke; als siebentes, unter den Brücken über große Flüße aber als zweites, die Judithbrücke zu Prag.

Erst von jetzt ab mehren sich die steinernen Brückenbauten: so die Themsebrücke zu London 1176, der Ponte vecchio zu Florenz 1177, und erst 1178 die Gründung der Rhonebrücke zu Avignon, jenem denkwürdigen Werke, das die „frères pontifes", die Brückenbrüder, durch Benezet, den armen Hirt aus Alvilard begannen; eine Brüderschaft, die dem Brückenbaue im Mittelalter überhaupt den eigentlichen Aufschwung verlieh. 1184 folgten die Brücken von Carcassonne, 1236 der Bau des Ponte alla gracia zu Florenz, 1251 jener der Dreifaltigkeitsbrücke zu Florenz und der Kalenderbrücke zu Cahore; 1256 die Rhonebrücke zu Lyon, 1285 die St. Espritbrücke über die Rhone, 1333 die Wiedererbauung des bis dahin schon viermal zerstörten Ponte alla caraja zu Florenz, 1336 die Cerethbrücke über den Tech, 1343 die Balduinsbrücke über die Mosel in Koblenz, 1351 die Tessinbrücke zu Pavia, 1354 die Burgbrücke zu Verona, 1357 die Karlsbrücke zu Prag; ferner 1404 die Castellane-Brücke über den Verdon, 1412 die Notre-Damebrücke zu Paris, 1448 die alte Fleischerbrücke zu Nürnberg und 1454 die Vielle-Brioude-Brücke über den Allier, mit welcher Brücke überhaupt die wesentlichen Ingenieurbauten des Mittelalters schließen. Wir sehen hieraus dreierlei: einmal, daß die Prager Judithbrücke, da die 4 älteren Werke zu Koesen, Croydon, Fulda und Würzburg denn doch nur über kleine Flüßchen, respektive über geringfügige bis auf eine Ausnahme (Main) unschiffbare Flußstellen führten, und da die zu Dresden 1119 begonnene Brücke erst 1260, also erst nach 141 Jahren vollendet wurde, also zur Zeit der Judithbrücke unvollendet war, nächst der Regensburger Brücke die einzige große, steinerne, bestehende Brücke zu jener Zeit in ganz Europa war; zweites, daß durch das Werk der Judithbrücke zu Prag die Ingenieurbaukunst eine ganz ungemeine Anregung und Förderung erlangen mußte, auf welche das Land Böhmen heute noch stolz sein kann; und drittens, daß die Uibung im Baue steinerner Brücken zu jener Zeit Monopol nur weniger Individuen sein konnte. Denn daß der Brückenbau über große Flüße zu einer Zeit, wo es keine für dieses Wissen bestimmten Bauschulen gab, und zu einer Zeit, wo diese Disciplin ganz neu war und eben erst erwachte, nicht von jedem Meister in dem damals schon technisch entfalteten Kirchenbaue aufgenommen werden konnte, ist klar, und um so einleuchtender, wenn man die speciellen Schwierigkeiten der Fundirung im strömenden Wasser beachtet, welche zu bewältigen nachweislicher Maaßen noch im XIV., ja selbst im XVII. Jahrhunderte in den Händen Einzelner lag. Ich erinnere nur an den 1333 aus Avignon zum Baue der Raudnitzer Brücke berufenen Meister Wilhelm; an den Mönch Romano, welcher noch 1684 von der Maasbrücke zu Maastrich nach Paris zur Fundirung der Tuillerienbrücke berufen wurde; wie auch an die mittelalterlichen Spezialisten im Brückenbaue und an jene aus dem XVI. und XVII. Jahrhunderte, u. A. an Colchester (1176), Stefano (1505), Jocondo (1507), Antonio da ponte (1587), an den Franzosen Marie (1635) und den Nürnberger Meister Karl, welcher 1598 die neue Fleischerbrücke baute.

Wir schreiten in Böhmen immer im Gefühle des Stolzes über die herrliche, gegenwärtige Karlsbrücke, und erinnern uns so selten an das an gleicher Stelle bestandene ältere Werk der Judith, und doch lehrt uns die Geschichte des Brückenbaues, daß die Karlsbrücke schon in Mitten der Zeit eines gewaltsamen, namentlich in Frankreich gepflegten Fortschrittes im Brückenbaue liegt, während die Judithbrücke das zweite vollendete größere, und seinerzeit neben der Regensburger Brücke das alleinige Werk in ganz Europa war und damit zu dem zweitwichtigsten Ausgangspunkte unseres heutigen Ingenieurwissens sich gestaltet; denn die Donaubrücke zu Regensburg (1135—1146) und die alte Moldaubrücke zu Prag (1169—1171) sind für ganz Europa die beiden ersten, deutlichen Fußspuren, von denen unsere Disciplin, seit dem Falle Roms, wieder ausschritt.

Es ist nach den heute versteckten Resten der Judithbrücke zu Prag und nach den Besichtigungen der Brücken zu Koesen, zu Bingen und zu Regensburg, ferner nach den Bildern der alten Brücken in Frankreich, wie diese letzteren zu Ende des XII. und im XIII. Jahrhunderte errichtet wurden, und in den technischen Sammelwerken von Gautier, Schramm, Leupold und Wiebeking, wie in den kunstgeschichtlichen Werken von Viollet le Duc und Didron ainé, so wie auch in alten Chroniken uns vor Augen treten, nicht schwer das Bild zu entwerfen, welches die Judithbrücke seiner Zeit geboten haben muß.

Die Brückenbahn muß ansteigend gewesen sein, denn das Steinwerk wird über das Hochwasser von 1118, das dazumal noch in so lebhaftem Gedenken stand, geragt haben. Die Bogen waren Halbkreisbogen, deren Kämpfer, um an Brückenhöhe zu sparen, sehr tief, jedenfalls am Niederwasser situirt waren; denn Flachbogen in unserem Sinne kannte man, wie schon bemerkt, zu jener Zeit noch nicht. Um nicht allzu hoch zu steigen und um in der Praxis der Gewölbe nicht viel über die im Kirchenbaue zu jener Zeit nur zwischen 25 und 50 Fuß gewohnten Spannweiten hinauszugehen, waren die Durchflußöffnungen sicher gering weit, kaum mehr als 50 Fuß, sicher nicht über 60 Fuß, und einzelne gewiß weit darunter; die Pfeiler waren ganz bestimmt sehr dick und wird diese ihre Stärke nahezu die Hälfte der Bogenweite, bei einzelnen Pfeilern wohl auch mehr als die Hälfte gemessen haben. Das Gewölbe ist in Gemäßheit der Geschichte des Brückenbaues sicher zwischen $^1/_{10}$ und $^1/_{20}$ der Spannweite stark gewesen und werden die Pfeiler einen rechtwinkeligen Querschnitt gehabt und gegen das Eis ein nur stumpf angemauertes Dreieck (im Grundrisse), einen Eisbrecher, besessen haben. Die Brückenbreite hat nach der von mir vorgenommenen Messung des unter dem Kreuzherrnkloster befindlichen letzten Bogenrestes von Pfeilerstirn zu Pfeilerstirn nur 6·90 Meter betragen. Kaum werden alle Pfeiler und Bogenweiten eine gleiche Stärke, respektive gleiche Weite gehabt haben. Die Geländer werden durch hochkantig gestellte, verklammerte Stein-Platten hergestellt, und weil zu jener Zeit ohne Straßen meist nur geritten und meist nur durch Packpferde Lasten transportirt wurden, ohne Gehwege gewesen sein. Ein Statuenschmuck, selbst der bescheidenste, hat, weil vor St. Johann von Nepomuk, des Brückenheiligen, sicher gefehlt, höchstens daß der Meister ein Figürchen, das im Mittelalter beliebte „Brückenmännchen" irgendwo, wie z. B. in Regensburg, angebracht hat. Einer oder der andere Bogen wird sicher nicht überwölbt, sondern mit einer Zugbrücke versehen gewesen sein, auch wird der „Schneller" zum Herabschleudern der zum Tode des Ertrinkens verurtheilten Leute nicht gefehlt haben, von dem uns ja die Chroniken bei der zeitgenossenschen Regensburger Brücke berichten. Auch hat sicher nicht

das Häuschen für den Einnehmer des Brückenzolles gefehlt, das nach dem Zeugnisse der Chronisten ja auch in Prag auf der Judithbrücke erhoben wurde. Endlich werden auf der stromabwärtigen Seite der Brücke, da, wo das Wasser durch die engen Oeffnungen der Brücke schoß, einige Schiffmühlen (zum Mahlen, Hämmern und Schleifen) gehangen haben, und hat vielleicht, wie einst in Regensburg, die eine oder andere hölzerne Stiege von der Brücke zu diesen Mühlen hinabgeführt. Denn zu jener Zeit, wo das im XIV. Jahrhunderte (Quelle Nr. 17) erwähnten Wehr über den ganzen Fluß kaum bestanden haben wird, und wo doch in dem aufwachenden Städteleben das Handwerk sich sammelte, wurden, wie es das gleichzeitige Werk zu Regensburg geradezu zeigt, die Brücken nicht nur zu Zwecken des Verkehres, sondern auch zum Zwecke der Schaffung einer Wasserkraft (Durchschießen des Wassers durch enge Oeffnungen) erbaut. Die Schifffahrt, von der uns die Quelle Nr. 17 indirekt berichtet, daß sie im XIV. Jahrhunderte in Prag schon lebhaft gediehen war, dürfte im XII. Jahrhunderte noch ganz in der Wiege gelegen haben.

Bei der Annahme der vorhin genannten Dimensionen der Pfeiler und der Bogenweiten werden, weil die Brücke ohngefähr die Länge der heutigen (1645 Wien. Fuß) gehabt haben muß, circa 23 Pfeiler bestanden haben. Die gesammte, freie Durchflußweite ist also sehr bedeutend verringert gewesen und hat oberhalb der Brücke ein gewaltsamer Stau bestanden, der 171 Jahre hindurch an dem Untergrunde der Pfeiler gewaschen hat, dafür aber höchst wahrscheinlich jene Mühlen lustig trieb.

Wie wir aus dem Früheren erkannt haben und wie es die zeitgenossenschen Denkmale im Kirchenbaue in Deutschland zeigen, war die Kunst zu wölben zu jener Zeit schon hoch entfaltet, denn schon 1003 wird der Mönch Edmeran ob seiner unter dem Abt Peringer durchgeführten Wölbung der Kripta zu Tegernsee gerühmt. Das Einwölben der Brückenbögen war also bei dem Prager alten Brückenbaue durchaus nichts Neues, natürlich auch nicht das Aufmauern der dicken Pfeiler. Wohl aber war es nach der verloren gegangenen, römischen Cultur wieder vollkommen neu im strömenden Wasser so tief zu fundiren, daß nicht nur der gute Baugrund erreicht, sondern ein Unterwaschen des Pfeilers verhindert werde. Und wieder nicht in dem Graben in die Tiefe und in dem Auszimmern der Baugrube, auch nicht in dem etwa nöthigen Rammen des Grundes, das ja seit den Pfahlbauten in Uebung, durch die Fundirungen in der Lagunenstadt Venedig, welche seit dem Jahre 697 durch Dogen regiert sich immer mehr entfaltete, in immer wachsender Praxis stand, und das ja durch die vor der Zeit der Judithbrücke bestandene (gerammte) hölzerne Brücke für jene Zeit direkt erwiesen ist, beruhte die Schwierinkeit, sondern in dem Bewältigen des Wassers nach Maaßgabe des tieferen Eindringens der Pfeilergrube. Die Schöpfmaschinen, die ja, wie uns die Sarepta von Mathesius, dem Bergprediger von Joachimsthal, und die Holzschnitte in unserem ältesten Buche über die Bergwerkstechnik „Agricola de re metallica“ es lehren, im XVI. Jahrhunderte noch höchst primitiv waren, diese Schöpfmaschinen waren zu gering leistend. Man fand im strömenden Wasser nur zu bald das Ende der Möglichkeit des Tiefergrabens, schützte den Pfeiler also durch seine Last, durch seine Dicke, durch seine recht große Grundfläche. Daher, und weil die Technik über das Minimum der Widerlagsstärke zu jener Zeit auch gar nicht informirt war (ein Minimum lehrte ja erst mathematisch Gautier 1717); und weil die schmale Durchflußöffnung höchst wahrscheinlich eine Strömung zum Treiben der Mühlen, eine vermehrte Wasserkraft erzielen sollte,

wodurch ja Judith ein besonders populäres, nützliches Werk geschaffen haben würde, die Pfeiler also starke Angriffe auszuhalten hatten; und weil die Bogen wegen der Halbkreisform bis zum Wasser herabreichten, also die ganze Brücke nicht auf einmal für die Wölbung eingerüstet werden konnte, fast jeder Pfeiler also den einzelnen Bogendruck als separates Widerlager aushalten können mußte: darum wurden die Pfeiler im Mittelalter im Entstehen des Brückenbaues so stark gemacht. Darum auch boten die Brücken des frühen Mittelalters so große Widerstände für den Durchfluß der Stromes, darum, und weil sie aus Mangel anderen Bedürfnisses so ungemein schmal waren, also unter großem Wasser- und Eisdruck leicht umkippen konnten: stürzten alle über große Flüße bis zum Ende des XII. Jahrhundertes erbauten Brücken, ausgenommen die Regensburger, wieder ein; ja selbst die Regensburger Brücke verlor 1491 fast alle Schwibbögen.

Gerade die Breite einer mittelalterlichen Brücke ist wol ins Auge zu fassen, wenn man von ihrer Haltbarkeit spricht. In schmäler und höher die Brücke ist, desto leichter tritt die Möglichkeit des Umkippens ein, sofern besonders das Wasser und die anstemmenden Eismassen sogar über die Höhe der Durchflußräume reichen, und an dem über diesen Bögen gelegenen Mauerwerke pressen. Nun war es aber in der Verkehrsfähigkeit des XII. Jahrhundertes und in der durch die Schmalheit einer Brücke ermöglichten Oekonomie des Baues begründet, an der Brückenbreite sehr zu sparen, und ragt diese Sparsamkeit selbst bei großen Werken bis ins XVII. Jahrhundert herein. So mißt die Brücke zu Regensburg (gegründet 1135) 7·8 Meter Breite; jene zu Avignon (1178) 4·69 Meter; die St. Espritbrücke über die Rhone (1285) 5·36 Meter; die Brücke zu Pisek (c. 1300) 4·5 Meter; die ehemalige Brücke zu Raudnitz (1333) 4·7 Mtr.; die Vielle-Brioud-Brücke (1454) 4·87 Mtr.; die Douxbrücke (1545) 4·87 Mtr.; die Coquotbrücke (1605) 3·6 Meter.

Die Regensburger Brücke ist also für die Anlage im XII. Jahrhunderte eine sehr breite Brücke, und die jetzige Prager Karlsbrücke (1357) gilt selbst für die Zeit des XIV. Jahrhundertes für sehr breit (10.4 Meter); eine Breite, die offenbar zu ihrer Festigkeit sehr beiträgt. Da nun die Verkehrsverhältnisse von Regensburg mit jenen von Prag im XII. Jahrhunderte in gar keinem Verleiche standen, denn Regensburg war ja zu jener Zeit die erste, hauptsächlichste Stadt nordwärts der Alpen; da die jetzige Karlsbrücke im XIV. Jahrhunderte und zur Zeit, als Prag eine hervorragende Weltstadt war, sicher bedeutend breiter als die ehemalige Judithbrücke angelegt worden sein wird, und da die sehr kurze Bauzeit von 3 Jahren auf ein nur gering breites Bauwerk schließen läßt, so vereinen sich mannigfache Umstände zu der Annahme, daß die Judithbrücke eine sehr schmale Brücke gewesen, und mehr durch das Umkippen, als durch das Untewaschen der Pfeiler eingestürzt sein dürfte. Alle diese Schlüsse werden durch die Thatsache unterstützt, daß der noch bestehende Bogen eine Breite von 6·9 Meter besitzt, und doch füglich nicht angenommen werden kann, daß die übrigen Bogen eine größere Breite gehabt haben, oder daß die ursprüngliche Breite dieses Bogenrestes im Laufe der Zeit vermindert worden sei. Wenn daher die Judithbrücke trotz alle dem 171 Jahre stand; wenn der Stau, den die Holzstöße, so sich namentlich 1180 nach den Chroniken vor ihr gesammelt hatten, nicht schon damals den Bau umriß; wenn sie 11 enorme, den Chronisten verzeichnungswürdige Hochwasser aushielt; und wenn sie erst 1342 bei dem Wasser, „das einer Sintfluth gleich war" und das auch die Regensburger Chroniken „eine Sintfluth" nennen, endlich niedergeworfen wurde: so dürfen wir nicht technisch gering von diesem Werke denken. Was es aber in der Geschichte der Ingenieurbaukunst ganz hervorragend auszeichnet, ist

seine kurze, geschichtlich festgestellte Bauzeit von nur drei Jahren, eine Zeit, die wir selbst bei unseren heutigen, so riesig vorgeschrittenen Baumitteln jetzt zu solchem Werke noch brauchen. Vom Baue der Regensburger Brücke (1135—1146) wissen wir, daß er 11 Jahre, vom Baue der alten Dresdener Brücke (1119—1260), daß er 151 Jahre, vom Baue der alten Londoner Themsebrücke (1176—1209), daß er 33 Jahre, vom Baue der Avignoner Brücke (1178—1188), daß er 10 Jahre, vom Baue der St. Espritbrücke über die Rhone (1285—1305), daß er 20 Jahre, und vom Baue unserer Karlsbrücke (1357— circa 1503), daß er circa 146 Jahre dauerte. Freilich kommen die ganz langen hier benannten Bauzeiten nicht auf das Conto der Meister, sondern überall auf die Störungen durch Krieg, auf die durch das fehlende Geld verursachten Pausen und auf den Umstand, daß man im Mittelalter sich zumeist damit begnügte, nur erst die Pfeiler herauszubauen, dieselben mit Holz zu überbrücken und die Wölbung erst im Laufe der Zeit und der Dinge zu vollführen. Speziell bei der Regensburger Brücke, diesem direkten Vorläufer der Judithbrücke, läßt sich nachweisen, daß von den 11 Jahren Bauzeit, während denen sich eines der größten Stücke der deutschen Geschichte (wie wir später andeuten werden) abspielte, kaum 4 Jahre eigentlicher Bauzeit übrig blieben.

6. Wer war nun der Meister dieses hervorragenden Werkes, der Judithbrücke? Nominell ist er wol nicht mehr festzustellen. Wohl aber bietet der Bau der Judithbrücke durch die Untersuchung der Frage, ob es ein Mönch, ob es ein Laie war, Gelegenheit, einen Beitrag für die Geschichte der Baukunst im Allgemeinen und für jene des Brückenbaues, wie auch jener der Corporation der „Bauhütte" im Speziellen zu liefern. Schon oben erwähnten wir, daß bis zum Schluße des X. Jahrhundertes das gesammte Bauwesen, Kirchenbau wie Profanbau, fast ausschließlich in den Händen der Mönche war; wobei wir indeß der trefflichen Untersuchung des Professor Dr. Springer (Mittheilungen der k. k. Central-Commission 1862) nicht vergessen dürfen, wonach bereits einzelne Laienmeister zu dieser Zeit und früher schon gewirkt haben.

Es würde hier zu weit ablenken, diese Spuren näher zu verfolgen; begnügen wir uns also mit der Thatsache, daß, als im XI. Jahrhunderte der Kirchenbau so ausgedehnt betrieben wurde, die Mönche denselben allein nicht mehr bewältigen konnten: in den Klöstern jene auf Tradition sich stützenden Bauschulen eingerichtet wurden, welche auch Laien, jedoch nur im Rahmen des Klosterlebens für das Fach erzogen; Schulen, deren Anfänge zu Corvey, Hirsau und St. Gallen traditionell feststehen. Es ist ganz erklärbar, daß diese Laien im Laufe der Zeit sich stillschweigend korporirten und schließlich, als das Klosterleben eine andere, wenig zu lobende Richtung annahm, und als die Mönche von der Baukunst zurückzutreten anfingen, auch korporativ selbstständig auftraten. Die Genossenschaft bildete sich unter geheimen Erkennungszeichen, die ja schon durch die Zeichensprache der zur Schweigsamkeit verpflichteten Mönche inaugurirt waren, und unter der Geheimhaltung der traditionell erlernten, technischen Manipulation, der „Gerechtigkeit des Handwerks," wie es später hieß. Also wie in England heute noch das Ingenieurwesen bei den Civilingenieuren und nicht in technischen, öffentlichen Schulen erlernt wird, so war es auch zu jener Zeit, nur abgeschlossen, im Geiste und in der Nothwendigkeit der Zeit, der Fall. Das erste bestimmte Auftreten von Laienmeistern aus dem Institute der Laienhütten wird also sorgfältig in der Kunstgeschichte gesammelt. Als die ältesten, derartigen Laienmeister kennen wir bis jetzt nominell:

a) den friesischen Meister Pleber, welcher dem Bischofe Konrad zu Lüttich 1099 die Stiftskirche fundirte;

b) der Laienmeister Fotius (nach Schramm), welcher 1119 den Brückenbau zu Dresden begann;

c) der Laienmeister Enzelin, welcher 1133 die Brücke zu Würzburg vollendete und dem Bischofe Embricho einen Kirchenbau restaurirte;

d) der Steinmetzmeister Wernherius, welcher nach dem Brande von 1142 den Bau des St. Georgsklosters am Hradšin zu Prag begann;

e) die Steinmetze Ernest und Bernhard, welche 1160 beim Baue des Klosters Gars beschäftiget waren;

f) der Meister Orlof zu München, welcher 1164 genannt wird; endlich

g) der Meister Wolbero (auch Albero) vom Jahre 1202 zu Cöln, ein in der Wölbekunst spezifisch erfahrener Mann.

Deutliche Spuren weltlicher Bauhütten finden sich indeß schon weit früher, so zu Wien 713, zu Straßburg 1015, Würzburg 1024, zu Speyer 1099, Magdeburg 1106 und Breslau 1150. Im XII. Jahrhunderte treten die Spuren deutscher Bauhütten schon zahlreich auf, und ist dieß völlig erklärbar, wenn man erwägt, wie die Mönche nach und nach das Bauwesen überhaupt fallen ließen und es zur Gänze den Laien überwiesen. Drangen doch schon im XII. Jahrhunderte die Aebte energisch darauf, daß sich die Mönche von weltlichen Dingen zurückziehen und sich mehr dem Gott ergebenen Leben allein widmen sollten, wie dieß ja der Capitelbeschluß der Cisterzienser vom Jahre 1157 erweist, welcher den Brüdern direkt verbot für Laien zu bauen.

Und so sind uns die Brückenbauten des Meisters „Fotius" zu Dresden (1119) und des Meisters „Enzelin" zu Würzburg (1133) für die Richtung des Erwachens gerade der Ingenieurbaukunst in Laienhänden kostbare, kunstgeschichtliche Belege, welche vermehrt werden durch die bestimmten Anzeichen, daß auch der Regensburger Brückenbau sich in Laienhänden befand. Man kann dieß letztere aus den von mir anderen Orts (Vortrag im Ingenieur- und Architekten-Vereine zu Wien am 9. Dezember 1876) erwähnten Wahrzeichen schließen, welche von dieser Brücke deutlich in jener symbolischen Sprache noch heute zu uns reden, die speziell ein Eigenthum der deutschen Bauhütte war. Es würde zu weit ablenken, die Geschichte des „deutschen Hüttenwesens" hier zu verfolgen, nur zur Werthschätzung des böhmischen Markfteines, den die Judithbrücke, sofern sie aus Laienhänden hervorgegangen, für die Geschichte dieses deutschen Bruderbundes abgibt, sei kurz folgendes erwähnt. Die Entstehung des „Bundes" muß als aus den Klosterbauhütten hervorgegangen angenommen werden und wird, abgesehen von der Eferdinger Urkunde (1623), welche schon von „der Mayestät Barbarossa privilegien der zwayen Haubthitten Stroßburg und Wienn" spricht, der Tradition nach, die erste Anregung eines bestimmten öffentlichen Heraustretens aus den schon früher gekennzeichneten Klosterbauhütten schon dem gelehrten Mönche und Universalgenie und einem der ersten Förderer der Naturwissenschaften Albert Magnus, Graf von Bollstädt († 1280) zugeschrieben; weiteres soll der Tradition nach Erwin von Steinbach der erste „Großmeister" gewesen und in der Haupthütte zu Straßburg das gesammte deutsche Hüttenwesen bereits vereint haben, welches mit „Freiheiten" und Privilegien beschenkt, deßhalb auch die Genossenschaft der „freien Maurer" genannt wurde. Rudolf von Habsburg soll 1275, Pabst Nikolaus 1278 und Rudolf der Stifter 1359 schon die damals bestandenen „Ordenungen" bestätiget haben. Geschichtlich stehen bereits die Hüttenkapitel zu Regensburg (1452

und 1459), zu Torgau (1462) und zu Speyer (1464 und 1469) fest. Aus diesen Versammlungen besitzen wir die Bruderbuchtexte oder Hüttenordnungen, die so ganz im Geiste der Frömmigkeit, dem Marienkultus und der Verehrung der Hüttenpatrone St. Johann und der „vier Gekrönten," athmen, namentlich aber von dem Geiste der drei Grundpfeiler des Hüttenverbandes, jenen der Liebe, der Treue und der Hülfe der Brüder unter sich in einer Weise durchweht sind, daß man diese Texte ohne das Gefühl großer Ehrfurcht für den Bund füglich nicht lesen kann. Diese Texte sind mehrfach erschienen, und unter Anderem am übersichtlichsten durch Heideloff als Festgabe zu der im Jahre 1844 zu Prag stattgefundenen dritten Versammlung der deutschen Architekten und Ingenieure veröffentlicht worden.

Es sind dieß vornehmlich die alte „Straßburger Ordenunge" vom Jahre 1459, die „Torgauer Ordenunge" (in der Lade zu Rochlitz) vom Jahre 1462 und die neue „Straßburger Ordenunge" vom Jahre 1563. Schon in der ersten erscheint Straßburg als die oberste der vier Haupthütten: Straßburg, Wien, Cöln und Bern (später Zürich) und heißt es:

»Jost Dotzinger von Wurms, des Beues vnser liben Frawen Münsters »der meren Stifft zu Strossburgk vnd alle syne nachkummen, desselben »Werks unser Ordenunge des Steywercks oberster Richter sin soll.«

Geschichtlich festgestellte Bestätigungen der Bruderschaft der deutschen Steinmetze oder der deutschen Bauhütte liegen vor: von Maximilian I. (1498), Ferdinand I. (1563), Rudolf II. (1578), Mathias (1613), Ferdinand II. (1626), Ferdinand III. (1637 und 1642), Leopold I. (1662 und 1687), Josef II. (1708) und Carl VI. (1713). Bereits 1671 war das Hüttenwesen, welches sich schon zu jener Zeit überlebt hatte, in Verfall; 1707 beschloß der Reichstag wegen der Einverleibung Straßburgs in Frankreich (seit 1681) die Aufhebung dieser Hütte als oberste Hütte und 1731 und verschärft 1772 wurde die Auflösung des Bundes mittelst Reichstagsbeschlusses verordnet, obschon thatsächlich der Bund der deutschen Steinmetze noch heute Glieder hat. Kunstgeschichtlich ist dieser Bund der Bauhütte, der auch durch die Steinmetzzeichen zu uns spricht, um dessenwillen vom allergrößten Interesse, weil er in der Kraft der Einigkeit der Werkleute den gothischen Styl in Deutschland eigenartig gestaltet und geschaffen hat, und den Kunstdrang unserer Nation zu einer Zeit in würdevoller, erhabener, nicht wieder erreichter Weise repräsentirt hat, wo das innerste Gefüge der geistigen Welt zerborsten war.

Was uns nun direkt veranlaßt den Erbauer der Judithbrücke unter den Laien, also in der Laienhütte und nicht unter den Mönchen zu ersehen, ist Folgendes.

a) Die Mönche, wiewol die Koesener Brücke (982) noch ganz in Mönchische Zeit fällt und einer derselben, der Mönch Sieghard von Fulda, die Fuldaer Brücke (1033) erbaut hatte, und wiewol das Brückenbauwesen noch in späterer Zeit (die frères pontifes 1178, der Dominikanermönch P. Colchester 1176, der Frater Jocondo 1507 und der Dominikaner Romano 1683) in Händen einzelner Mönche war: die Mönchen, sagen wir, zogen sich im XII. Jahrhunderte vom Profanbaue schon ganz zurück.

b) Gerade zur Zeit der Judithbrücke war der Baubetrieb für Brücken in Laienhänden: Fotius in Dresden 1119, Enzelino in Würzburg 1133, und der ungenannte Laienmeister in Regensburg 1135. Von zeitgenossenschen Brückenbauten in Deutschland, welche durch Mönche gepflegt worden wären, ist uns gar nichts bekannt. Nun mußte aber jener Meister, welcher binnen drei Jahren die Judithbrücke gebaut, also in diesem kurzen Termine c. 23 Mittel-Pfeiler und

c. 24 Gewölbe errichtet hat, unbedingt nicht nur eine gewisse Praxis im Brückenbaue, sondern auch dergleichen erfahrenes Hilfspersonale und geschulte Arbeiter zur Verfügung haben. Diese Praxis und diese Hilfen werden nun sicherlich nicht aus den zu jener Zeit nurmehr noch mit Kirchenbauten beschäftigten Mönchsschulen, resp. aus Kloster-Bauhütten, sondern aus der seit 1119, also seit fünfzig Jahren in Deutschland arbeitenden, den Namen Fotius und Enzelino nach vielleicht ursprünglich aus Nord-Italien stammenden Brückenbauschule, der Laienhütte hervorgegangen sein.

c) Ein ferneres Anzeichen, daß das Werk der Judithbrücke aus dieser Laienschule der einzigen drei deutschen Brücken jener Zeit (Dresden, Würzburg und Regensburg) hervorgegangen sein dürfte, findet sich in der Chronologie dieser Werke. Der zu Dresden 1119 begonnene Brückenbau blieb (nach Schramm) gar bald nach seinem Beginne wegen mangelnder Mittel liegen, und ward erst 1173 wieder fortgesetzt, als Otto der Reiche durch die 1170 zu Freiberg fündig gewordenen Bergwerke die Mittel zum Weiterbaue erhielt. Nach dieser Wiederaufnahme blieb der Bau wieder fast ein Jahrhundert lang liegen und wurde er erst von Heinrich dem Erleuchteten um 1260 wieder begonnen und nun vollendet. Es hat also allen Anschein, als ob die Bauhütte (also nicht unbedingt die Meister) von einer der genannten Brückenstätten zur anderen hat wanderen können. Bald nach 1119 mußte der Dresdner Bau liegen bleiben, es war also Zeit vorhanden das Werk von Würzburg, welches 1133 schon vollendet war, durchzuführen. Im Jahre 1135 begann, sicherlich nach ausgedehnten Vorbereitnngen, der Bau in Regensburg, der 1146 beendet wurde. Im Jahre 1169 bis 1171 wurde nach unserer Untersuchung und gewiß nach längerer Planung und Vorbereitung die Prager Judith-Brücke gebaut; und 1173 wurde der Weiterbau der Dresdener Brückes wieder aufgenommen. Warum sollte man in dieser chronologischen, technisch begründeten Wanderung einer in die neue Disciplin eingearbeiteten, mit Spezialerfahrungen und mit für den Brückenbau nöthigen Spezialmaschinen versehenen Laienhütte das vollkommen einpassende Glied der Judithbrücke zu Gunsten einer mönchischen Schule ausschließen? zumal doch feststeht, daß zu jener Zeit Vladislav's I. einheimische Kräfte im Bauwesen eben erst im Aufleben begriffen waren, selbst der Kirchenbau von auswärts über die böhmischen Grenzgebirge hereindrang, und die Ingenieurbaukunst in diesem Lande noch gar keine Erfahrungsschule hatte. Denn wir setzen die Zimmermannsarbeit einer hölzernen Brücke ebenso wenig in Parallele wie die Wallbauten, wenn letztere auch schon lange vor der Zeit Vladislav's hoch ausgebildet waren, wie es die Wälle zu Hradek bei Czernosek mit ihrer Kubatur von c. 250.000 cub. Meter bezeugen.

d) Ein direktes Anzeichen für die Erstehung der Judithbrücke durch einen Laienmeister finden wir noch in dem schon erwähnten Vorkommen jenes en relief gehauenen, bärtigen Männergesichtes, das der Volksmund den „Bradacz" (Großbart, erinnernd an die „barbati" oder Laienbauleute in den Klosterhütten zur Zeit des Abtes Wilhelm von Hirsau) nennt. Man kann darin nicht nur eine auch in Dresden durch das alte Brückenmännchen von Fotius gezeigte Gepflogenheit der Laienhütte, Wahrzeichen zu setzen, erkennen, sondern auch auf den geistigen, direkten Zusammenhang mit der Erbauung der Regensburger Brücke schließen. Diese Brücke besitzt nämlich gegenwärtig noch drei Männergesichter: 1. den Meister, 2. den Gesellen und 3. den Lehrling in getreuer Reihung des gebräuchlichen Hüttenrituales, von

dem ja Göthe schon sagt: „ein Meister: der was erfann; ein Geselle: der was kann; ein Lehrling: Jedermann."

e) Endlich darf nicht verkannt werden, daß Vladislav I. durch seine oftmaligen Reisen nach Deutschland und gerade nach Würzburg und Regensburg die dortigen Brückenbauten, welche ja durch die Chronisten als Zeitereignisse gepriesen werden, kennen lernte; denn wenn Judith in Folge besonderer Veranlassung auch die direkte Durchführung übernahm, so ist doch anzunehmen, daß das Werk auch sicher längst an einem der stolzesten Fürstenhöfe seiner Zeit von Vladislav geplant worden sein mag. Es wird der Wunsch nach einer festen Brücke an diesem Hofe schon längst gehegt, aber von Vladislav als zu kostspielig befunden worden sein, weil ihn die immerwährenden Kriege in Anspruch nahmen, und dürfte Judith gerade in der Befriedigung dieses öffentlichen Wunsches den Hebel zur oben bemerkten Wiedererlangung der verlorenen Popularität gesucht haben.

Speziell auf seinen Reisen nach Würzburg 1140 und 1142 zum Kaiser Konrad III. und 1156 zum Kaiser Rothbart hatten Vladislav und seine Großen Gelegenheit den dort eben (1133) durch Enzelino vollendeten Brückenbau kennen zu lernen. Ein Gleiches war gegenüber dem Regensburger Brückenbaue (1135—1146) der Fall. Schon die Bauzeit dieses großen Werkes fiel ja gerade in eine der wichtigsten Perioden der deutschen Geschichte, die für Vladislav, dem damaligen Herzoge (Vladislav II.) und späteren Könige (Vladislav I.) von Böhmen so einflußreich war. Leopold von Oesterreich, der schon, seit 1137 wider Heinrich den Stolzen vor Regensburg fechtend, durch Kaiser Konrad III. 1139 mit Baiern belehnt worden war, befand sich 1140, also zur Zeit, da Vladislav II. sein Schwager ward, in jenem denkwürdigen Kriege, der die stürmischen Parteien der Waiblingen und der Welfen gezeitiget hatte und der ihn 1141 erneut vor Regensburg führte. Als nun am 18. October 1141, mitten in der Bauzeit der Regensburger Brücke, Leopold zu Altaich starb, war Vladislav's anderer Schwager Jasomirgott 1142 mit Baiern belehnt worden. Vladislav wurde ein treuer Bundesgenosse Jasomirgott's, der 1144 vor Regensburg lagerte. Es ist ungewiß, ob Vladislav zu jener Zeit den nahe vollendeten Brückenbau zu Regensburg sah, wol aber zog er über das 1146 vollendete Werk, als er in Konrad's III. Gefolge von hier aus nach Palästina sich einschiffte. Am 29. Mai 1149 waren Konrad und Jasomirgott wieder heimgekehrt nach Regensburg; hier verlangte Heinrich der Löwe sein Erbe, und als der Kaiser Rothbart, 1152 erwählt, die Parteien zu versöhnen suchte, war Vladislav's Gesinnung noch gegen den Kaiser. Erst 1156 auf dem Beilager zu Würzburg löste sich die Spannung und Vladislav I. sah in diesem Jahre wieder die Brückenwerke zu Würzburg und zu Regensburg, weil er in Aussicht auf die Königskrone von Böhmen unter den Zelten bei Kehlheim am 8. September 1156 jenen denkwürdigen Ausgleich zwischen seinem Schwager Jasomirgott und Heinrich dem Löwen vermittelte, welcher für den ersteren zur Erhebung eines Herzogs von Oesterreich, zur Grundstiftung unserer Monarchie und zur Aufblüthe von Wien führte, und welcher dem Kaiser Barbarossa seiner Pläne halber bezüglich Italien so wünschenswerth erschien. Im Jahre 1158 vor seinem Krönungstage zum Könige von Böhmen und bei der Fahrt von und nach Italien sah Vladislav I. aufs Neue das Brückenwerk zu Regensburg, ebenso bei seinen Reisen nach Burgund (1162). Ob der König bei seinen Fahrten nach Bamberg (1169) und Nürnberg (1170) Regensburg berührt hat, würde noch nachzusehen sein. Jedenfalls aber waren im Leben Vladislav's vielfache Tage, an denen er einen Vergleich zwischen den steinernen Brückenwerken von Würzburg und Regens-

burg und zwischen dem labilen, wenig königlichen, hölzernen Werke zu Prag, das ja so oft und wieder neuerdings 1159 zerstört worden war, ziehen und Anknüpfungspunkte mit den Meistern jener Werke finden konnte und finden mußte. Denn die hervorragende Stellung, welche diese Meister der Baukunst im Mittelalter genossen, ist allbekannt, wie nicht minder, daß der Titel Magister, den sie führten, nicht im heutigen Sinne gedeutet werden darf, weil er zu jener Zeit den Doctorentitel ersetzte, der ja erst zu Paris auf der Sorbonne zu Ende des XIII. Jahrhunderts aufkam.

f) Ein letzter Beweis dafür (den wir aber nicht bis zur Quelle verfolgen konnten), daß der Meister der Judithbrücke ein Steinmetz, ein Laie gewesen sei, würde noch durch Schaller, Welleba und Zob geboten werden, welche Autoren den Meister direkt als solchen und als aus Italien (?) berufen bezeichnen.

Nachdem wir in Vorstehenden durch die Herbeiholung des einschlägigen historischen Materiales Gelegenheit fanden die Prager Judithbrücke als eines der kühnsten und großartigsten Werke seiner Zeit schildern und den Beweis erbringen zu können, daß die wiedererwachende Ingenieurbaukunst die ersten, markanten Fußstapfen ihrer heutigen Größe dereinst zu Regensburg und Prag in den Culturboden Europas drückte: läßt sich wol hervorheben, daß man in Böhmen ein fügliches Recht hat auf diese Fußspur, wenn sie auch von Deutschland aus in Bewegung gesetzt wurde stolz zu sein.

Wir haben nun am Schlusse dieses Capitels noch Eines zu erörtern.

Der durch seine Genauigkeit bekannte Topograf Schaller sagt, daß die alte Prager Brücke 24 Bögen gehabt habe und daß die Reste der Pfeiler noch im Frühjahre 1784 sichtbar gewesen seien, weil auf das Hochwasser vom 28. Februar jenes Jahres ein ungemein niederer Wasserstand in der Moldau eingetreten sei. Aus Schallers Texte muß man schließen, daß damals die ehemalige Anwesenheit von 24 Brückenöffnungen konstatirt werden konnte. Ich lenke die Aufmerksamkeit der Forscher ganz besonders auf diesen Gegenstand; denn wenn er von Schaller richtig angegeben worden ist, so finden alle obigen Betrachtungen über die deutsche Schule, insbesondere die Regensburger, aus der die Judithbrücke zu stammen scheint, einen sicheren Beweis. Die Judithbrücke muß nämlich ohngefähr dieselbe Länge wie die jetzige Karlsbrücke gehabt haben; diese Länge mißt 1645 Wiener oder 1600 pariser Fuß. Die Länge der Regensburger Brücke mißt nach Wiebeking 1000 pariser Fuß und hat 15 Oeffnungen; für 1600 Fuß Brückenlänge würden also 24 Oeffnungen entfallen, welche Schaller benennt. Nimmt man hiernach die Pfeilerheilung der ehemaligen Judithbrücke vor, so stößt man auf nahezu dieselben Constructionsverhältnisse, wie sie in Regensburg geübt wurden, und es ist hiernach ein letzter Anhaltspunkt vorhanden, das Prager Werk aus der Regensburger, also einer deutschen Schule entstanden zu erachten.

VI. Die Beseitigung der Reste der eingestürzten Judithbrücke.

Es wird öfters und insbesondere auch von Herrn Professor Grueber („Die Kunst des Mittelalters in Böhmen" gelegentlich der Arlerschen Biographie) angenommen, daß Kaiser Karl IV. den Neubau einer Brücke aller Wahrscheinlichkeit nach deßwegen so lange nicht in Angriff genommen habe, weil er dem

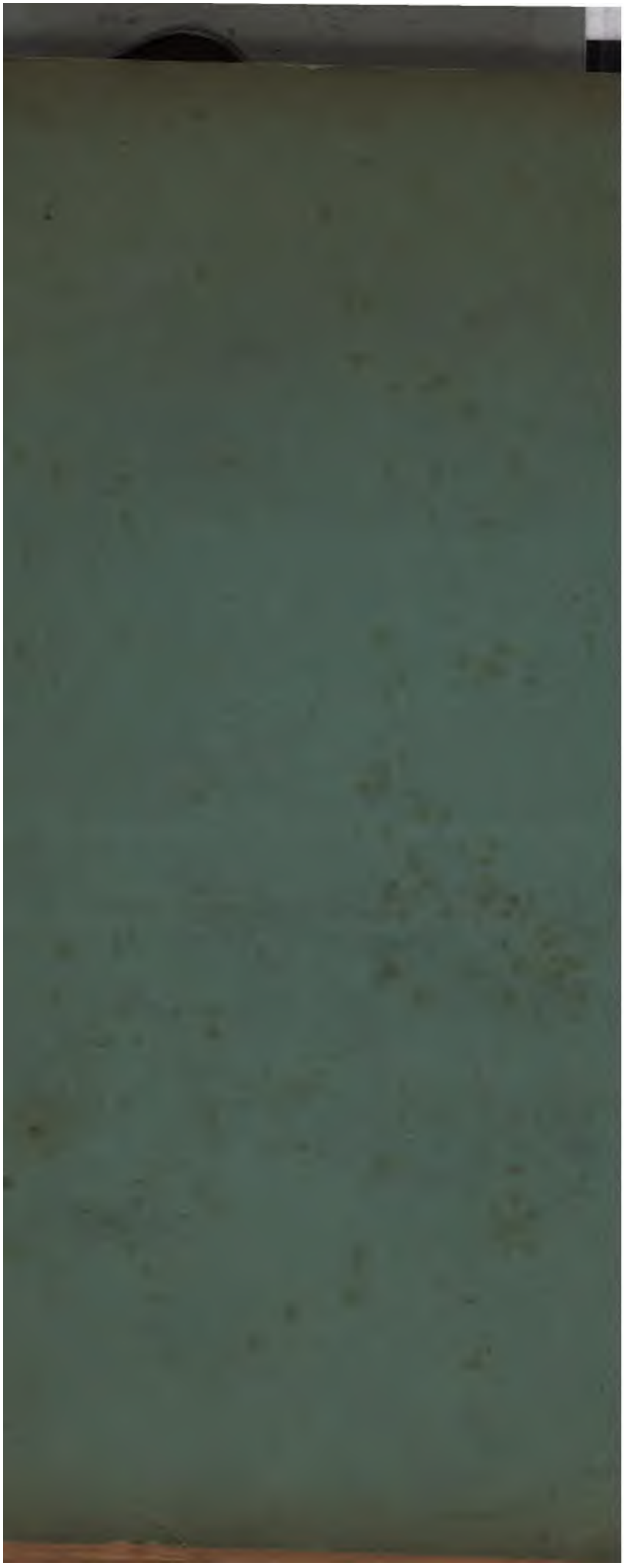
Meister Mathias von Arras (berufen 1344, gestorben 1352) den Bau nicht habe anvertrauen wollen. Erst Peter von Gemünd, recte Peter Arler, habe er dieß Vertrauen geschenkt. Wenn man indeß des Peter von Gemünd Biographie, die ja durch die bekannten Auseinandersetzungen über die „drei Jungherrn von Prag", (welche in dem Druckwerke „Geometria deutsch" vom Jahre 1486 zum ersten Male in der Literatur erscheinen), so ausführlich bearbeitet worden ist, durchsieht: so findet man nirgends Erwähnung, daß Peter von Gemünd (berufen 1356) sich vor seiner Prager Zeit spezielle, maßgebende Erfahrungen im Brückenbaue erworben habe. Wenn Kaiser Karl IV., der Fürst, welcher um die Baukunst in Böhmen so hervorragende Verdienste sich gesammelt hat, welcher ganz sicher eifrig bemüht gewesen ist, den als Nationalunglück betrauerten Brückeneinsturz vom Jahre 1342, beziehentlich 1344 so bald als möglich durch einen Neubau zu beheben, und welcher ohne allem Zweifel, falls er einen solchen Neubau dem „Thumbmaister" Mathias, der ihm ja auch seinen liebwerthen Karlsstein, also einen Profanbau 1348 gründete, nicht hätte anvertrauen wollen, einen Brückenbaumeister von besonderer Erfahrung sofort hätte herbeziehen können; — wenn Kaiser Karl IV. mit dem Beginne des Baues einer neuen Brücke so lange Zeit thatsächlich gewartet hat, sagen wir: so muß ein triftigerer Grund dazu vorgelegen haben. Ich bin der Ansicht, daß dieß lediglich ein technischer Grund war. Die eingestürzte Judithbrücke mit ihren dicken Pfeilern, dicken Gewölben und enormen Steinmassen überhaupt, muß nämlich das ganze Flußbett wie ein Wehr versperrt haben; oberhalb dieses Trümmerwehres muß der Fluß aufgestaut gewesen sein. An die alte Hauptrichtung der Brücke war man aber bei einem Neubaue im großen Ganzen, wenigstens durch die auf der Kleinseite vorfindlichen Häuseranlagen (Strasse) gebunden; man konnte also den Neubau nicht beginnen, bevor das alte Trümmerwerk und das alte etwa noch stehen gebliebene Pfeilerwerk beseitiget, bevor der stauende Wasserspiegel wieder gesenkt war. Man hat also sicher ganz kolossale Abräumungsarbeiten unter Wasser nöthig gehabt, wie dies ja auch der Chronist Franziscus von Prag bestätigt, indem er (Quelle Nr. 17) klagt:

. . . „gleichsam die Krone des Königreiches ist gefallen . . . es trat „grosse Mühseligkeit ein, **Gefahren** für die Leute bei der „Schiffahrt und Bekümmerniss der Armen **wegen des Wegfalles der Schifffahrt.**" Rechnet man nun hinzu, daß die jetzige Brücke auf der Altstädter Seite einen veränderten örtlichen Anfang erhielt, und daß es galt eine neue, zweckmäßigere, sicher breitere (bis 33 Fuß breite) Brücke zu errichten, daß man also die stehen gebliebenen Reste der Judithbrücke vor einem Neubaue doch beseitigen mußte: so erhellt für den speciellen Fachmann, daß diese gesammte Beseitigungsarbeit eine ganz kolossale Arbeit war, die ihres tüchtigen Meisters (Mathias von Arras) bedurfte. Zu jener Zeit kannte man, wiewol die Chronik des Rudolf von Hohenems schon 1350 (!) eine Taucherglocke verzeichnet, ja kaum die primitiven Taucherapparate, kannte man aber hauptsächlich noch nicht das heutige Sprengen mit Pulver, noch nicht das Anbohren der Steine und das hierdurch, örtlich ermöglichte Zersprengen derselben mit Pulver (dieser sogenannte Bohr- und Schießprozeß wurde erst 1613 in Freiberg erfunden). Man hat also, meiner Ansicht nach, mit dem Wegschaffen der Trümmer eine größere Arbeit gehabt, wie mit einem neuen Brückenbaue. Wenn in unserer Zeit (ich erinnere nur an die Beseitigungsqualen, welche bei der Brücke zu Riesa kürzlich auftraten) nun eine solche Arbeit schwieriger ist, denn ein Neubau,

um wie viel mehr mußte sie es in jenen mittelalterlichen Tagen sein, wo auch nebenbei noch die technischen Mittel zur Beseitigung der sofort eingetretenen Versandung des Trümmerwerkes gar so armselig waren. Diese Arbeit der Fortschaffung des Sandes und der Trümmerbeseitigung beanspruchte jedenfalls sehr viel Zeit, und da die Brücke 1342 bis auf $^1/_3$, 1344 wie es scheint in den letzten Theile einstürzte, und da der Neubau 1357 begann, so betrug die eigentliche Pause zwischen völligem Einsturz und Neubau wohl nur 13 Jahre.

Und diese Zeit hat Carl der IV. einfach warten müssen, bevor er das herrliche Werk seiner Brücke errichten konnte.

Inhalt.

	Seite
I. Der kunstgeschichtliche Werth des Brückenbaues überhaupt	3
II. Historisches Materiale über die Juditbbrücke	5
III. Die Reste der Juditbbrücke	9
IV. Die generelle geographische Ausbreitung der Baukunst im Mitteleuropa im Allgemeinen und in Böhmen im Besonderen, zur Zeit der Juditbbrücke	10
V. Der baugeschichtliche Werth der Juditbbrücke	17
1. Vor der Juditbbrücke war nur eine hölzerne Brücke vorhanden	17
2. Der Bautermin	18
3. Die Bestimmung der Jahre, in welchen die Juditbbrücke ausgeführt wurde	18
4. Die Dauer der Juditbbrücke	24
5. Worin besteht der kunstgeschichtliche Werth der ehemaligen Prager Juditbbrücke?	24
6. Wer war der Meister dieses hervorragenden Werkes der Juditbbrücke? . .	29
VI. Die Beseitigung der Reste der eingestürzten Juditbbrücke	34

TG 65.4 .P73 R95 1878 C.1
Die ehemalige Judith-Brucke zu
Stanford University Libraries
3 6105 034 096 334